N° 267.—6e Année
(Tous les Vendredis)

23 Octobre 1903
40 centimes

Dans ce numéro un hors-texte en couleurs : Marcel CADOLLE

LA VIE AU GRAND AIR

S. M. Victor-Emmanuel III
chassant à Rambouillet.

© Pierre Lafitte & Cie
Editeurs de *Femina*, de *Musica*
et de la *Vie au Grand Air*.
9, avenue de l'Opéra, Paris

(Cliché Léon Bouet.)

La Chasse du Roi d'Italie à Rambouillet ❦ La Course de Marathon-Amateurs

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

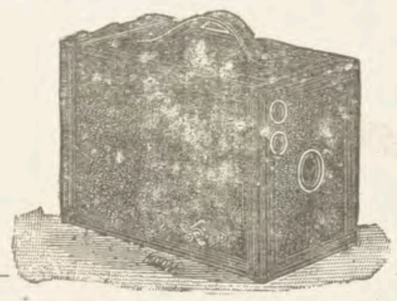
KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE.

LE "BROWNIE"

L'APPAREIL IDÉAL POUR LES ENFANTS ET LES JEUNES GENS

N° 1
POUR CLICHÉS
6×6 c/m
6 frs 50
Envoi franco du Catalogue (I) et du Règlement du Concours Kodak



N° 2
POUR CLICHÉS
6×9 c/m
12 frs 50
Envoi franco du Catalogue (I) et du Règlement du Concours Kodak

EN VENTE CHEZ

EASTMAN KODAK

et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques.

REFUSEZ TOUTES LES IMITATIONS

PARIS
5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

LYON
26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK

VOITURES LÉGÈRES
Georges Richard-Brasier

Demander le Catalogue 1903
à la Société des Établissements
Georges RICHARD
23, av. de la Grande-Armée
PARIS

PRENEZ GARDE, Madam

Vous commencez à grossir, et grossir, c'e
vieillir. Prenez donc tous les jours deu
dragées de THYROÏDINE BOUTY. et vous tail
restera ou redeviendra svelte. — Le facon
50 dragées est expédié franco par le LABORATOIR
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-po te de 1
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAI
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty. —

La
Maison EYQUEM,
191, Boulevard Péreire,
PARIS
pourra vous livrer à partir de 25 fr. des appareils reproduisant à mille exemplaires l'écriture de votre machine à écrire ou à trois mille exemplaires, votre écriture manuscrite.

Fabrique de Papiers cirés

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES HYDROCÈLES CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

ASTHME et Catarrhe Boîte 2 fr. **Cigarettes** ou Poudre **ESPIC**

APPAREILS EXTRA-RAPIDES

Pour imprimer sans préparation et en noir

les Circulaires, Convocations, etc

TÉLÉPH : 508-77

Loiret
PARFUMERIE DE CHANTILLY
Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ
SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts, Eparts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ
Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ
Dite *Trésor du Sportsman.*
Liniment revulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO CONTRE LES VERS DU CHEVAL 3 fr. la Boîte

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY
71, Av. des Champs-Élysées, Paris
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

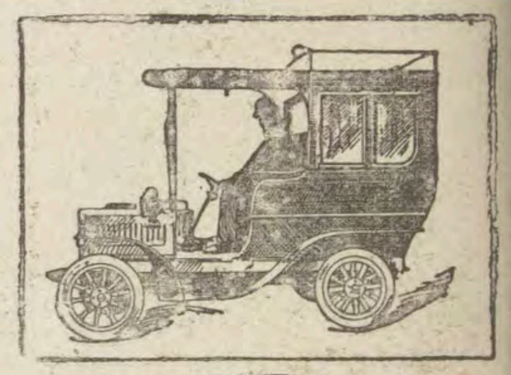
AVIS AUX CHASSEURS

CHATEAU DU TOUQUET
Hôtel ouvert toute l'année
Forêt de 1.000 hectares
Campagne giboyeuse
Bois giboyeux de sauvagines
4 kilom. de rivière sur la Canche
3 heures de Paris.
GARE D'ÉTAPLES (PAS-DE-CALAIS)

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
en Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

AUTOMOBILES TONY HUBER



OMNIBUS
Châssis 6, 8, 11, 14 et 20 chevaux. Transmission à cardan ou à chaînes. Prise directe en grande vitesse.

USINES :
56, r. du Vieux Pont de Sèvres, BILLANCOURT

Le Refroidisseur Loyal
204, Rue St Maur, Paris

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

BANDES KELLY

BREVETÉES S. G. D. G.
ABSORBENT L'OBSTACLE SANS CREVER

Appareil PHOTO DUGLA
Rue de Rivoli

SINNOX
se charge en PLEIN JOUR *avec la Boîte de Plaques elle-même.*

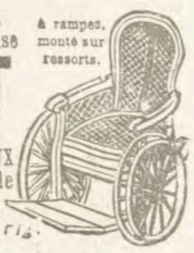
PARIS-GARAGE

TELEPHONE 533-12

Voitures à Vapeur GARDNER-SERPOLLET Neuves & d'Occasion, livrables de suite
Voiture de DIETRICH, Licence T. M.
Garage pour 100 voitures. — Remises particulières. — Atelier spécial de Réparations

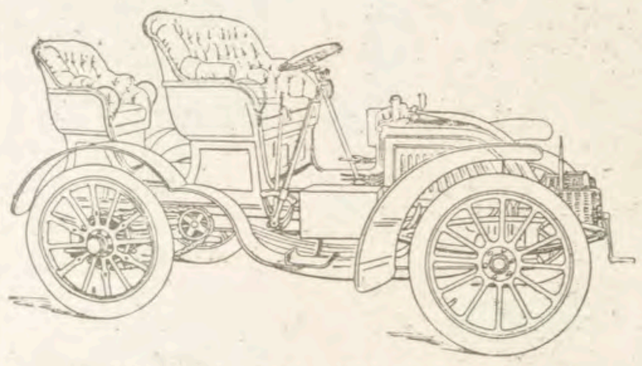
---

FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise



à rampes, monté sur ressorts.

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
Envoi franc du Catalogue 425 fig.



SPIDER ROI DES BELGES

A. VEDRINE & Cie
Carrossiers
COURBEVOIE
(Seine)
Téléphone : 562-62

PNEU CONTINENTAL
GAGNANT LA COUPE
GORDON-BENNETT
18, RUE BRUNEL, PARIS

BISCUITS SCAPINI
GAUFRETTES ET MACARONS FRAIS AUX ŒUFS
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg. PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

Le Concours du Motocycle-Club de France.

Sur la demande du Comité du Motocycle-Club de France, désirant obtenir des récompenses pour le Concours d'endurance de motocyclettes de tourisme, qui doit avoir lieu du 1er au 5 octobre, le Touring Club a décerné à cette intéressante manifestation 3 médailles: vermeil, argent et bronze.

LE BULLETIN DE MICHELIN

« Ce Michelin ». — Son but. — Quelques exemples. — Servez-vous toujours du Code, quel que soit le mode de transmission de la commande.

(*Suite*)

Or, la suite nous a appris que le client désirait seulement remplacer son type renforcé sans croissant, que, par erreur, il avait appelée pneu, et pas de chambre. Nous en avons reçu deux paires, dont nous n'avons d'ailleurs eu nulle peine à nous défendre en indiquant au client que tout se serait bien passé s'il s'était contenté de nous télégraphier :

« **Pneu, Vespasia X..., une Paralus.** »

Malheureusement, cette erreur n'est pas exclusive aux particuliers, et nous avons le regret de constater que quelques agents la commettent et y persistent.

Un agent nous écrit :

« *Envoyez G. V. gare 12 pneus 700-40. X...* »

Nous lui avons envoyé des pneus complets.

Or, le mot pneu ayant été employé à tort, il a dû nous retourner 12 jantes et 12 chambres dont il n'avait pas l'emploi. Le fait ne se serait pas produit si le client s'était servi de notre Code.

Citons aussi, à titre d'exemple, le télégramme suivant :

« *De Y..., le..., etc...*

« *Ayez l'obligeance de m'envoyer le plus tôt possible une chambre à air pour pneu de 65. X..., à Y. . (Sarthe).* »

Voici donc un client qui nous envoie un télégramme de 24 mots, sans que nous puissions savoir ce qu'il veut.

Car de quel type de pneu s'agit-il, voiture ou voiturette? Quel diamètre? Quelle valve, longue ou courte? Quel mode d'envoi?

D'où échange de télégrammes; il s'agissait d'une chambre 700-65 voiturette, valve longue, à envoyer en postal gare.

Tout doute eût été levé si le client nous avait télégraphié :

« **Varus une tricolor** ».

Il économisait ainsi 0 fr. 70, *ce qui payait les frais de port*, et recevait *12 heures plus tôt* son envoi.

Notons encore, au sujet de ce télégramme, que :

Lorsqu'un client habite la localité où le télégramme a été mis au bureau, il est inutile de rappeler après la signature le nom de cette localité, puisqu'il est déjà mentionné dans les indications conventionnelles.

Mais il ne suffit pas de se servir du Code : il faut encore s'en servir bien.

En voici un exemple :

« *Expédiez premier train au comte de X..., gare Y..., 2 enveloppes voiture Berbex 810-90, un tuyau de pompe complet avec raccord voiture et terminus, Z...* »

Il eût été plus clair et plus économique de mettre :

« **Vespasia Y... comte de X.. deux Berbex, un Fatimer, un Tapulla. — Z.** »

Quelques clients, en effet, mettent *à la fois* et *le mot* du Code *et sa signification*. Par exemple : Vespasia grande vitesse gare. Or, Vespasia ne veut pas dire seulement : expédiez, *mais expédiez grande vitesse gare.*

Tous les mots du Code se suffisent sans qu'il soit besoin de leur ajouter quoi que ce soit, et à plus forte raison de les traduire.

Et maintenant, chers lecteurs, employez *toujours et uniquement* notre Code *dans vos lettres comme dans vos télégrammes ;* c'est le plus *sûr* moyen de nous éviter réciproquement des ennuis.

Est-il besoin de vous rappeler que notre Code se trouve dans tous nos tarifs, et aussi dans le Guide Michelin que vous possédez tous?

Michelin et Cie.

BILLARD

Vieille et nouvelle histoire.

On se souvient qu'en août dernier, Georges Sutton porta un défi pour le championnat du cadre à un coup à Jacob Schaefer qui en est titulaire depuis le dernier tournoi de la Compagnie Brunswick, à New-York, en novembre 1901. Schaefer y répondit vers la mi-septembre en donnant rendez-vous à Sutton le 30 septembre, à New-York. A peine laissait-il par conséquent à son adversaire le temps de faire la traversée.

Sutton, ne se sentant aucun goût pour jouer au débarqué, préféra s'abstenir et attendre le retour de Schaefer en France.

Celui-ci étant à Paris depuis quelques jours, Sutton vient de le défier à nouveau et de déposer 1.250 francs, montant du forfait, à la Compagnie Brunswick.

Comment, cette fois-ci, Schaefer va-t-il s'en tirer? Voilà deux ans qu'il réussit à tourner tous les défis qui lui sont adressés. Il faudra pourtant bien qu'il s'aligne cette fois-ci, au risque de perdre son titre. Nous aurions alors la chance quasi inespérée de voir celui que les Américains ont surnommé « le Sorcier » descendre dans la lice et paraître devant le public des « great events ».

Malheureusement le match se jouerait à cette partie insipide et irrationnelle qu'est le cadre à un coup, partie à laquelle aucun des deux antagonistes n'est entraîné. Le jeu ne sera pas digne des joueurs.

Count Reddeer.

FINANCE

Rasserénement.

La politique, tant intérieure qu'extérieure, suscite moins d'inquiétudes : l'agitation diminue, l'hiver s'approchant dans les Balkans ; il n'existe pas, comme on le prétendait, de conflit aigu entre la Russie et le Japon ; le rendement des impôts en France progresse et dénote une amélioration notable dans la situation économique ; la convention avec l'Angleterre est appréciable ; au Transvaal, l'admission des travailleurs chinois dans les mines n'est plus qu'une question de jours. Ces divers motifs ont, naturellement, rasséréné notre place, d'autant que la crise monétaire qui sévissait sur celles de Londres et de New-York est en décroissance.

Après la pluie, le beau temps : le ciel financier est dégagé des nuages qui l'assombrissaient. Pourvu que cela dure !

C. Levrai.

COMMENT DEVENIR FORT

par J. de Lerne, avec préface de Gabriel Bonvalot
1 volume..... **3.50**

En vente à notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaussée)

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 50** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances Spéciales, 20, *rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux, voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y insérées.

Les Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Qu'on demande, les **Assurances Spéciales** enverront donner verbalement toutes les explications désirables.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

Voiture électrique de la Société des voitures électromobiles, landaulet 4 places en bon état de marche, carrosserie en parfait état, vendue au prix de 4.000 francs, visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2038)

A vendre, PANHARD-LEVASSOR, 24 chx, ton. PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, double-phaéton.
PANHARD-LEVASSOR, 8 chx, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, 2 allumages, roues égales, ton., dais et glace, état de neuf.
CLÉMENT, 8 chx, tonneau.
CLÉMENT, 5 chx, tonneau.
S'adresser, 37, r. Brunel. Tél. 555-43. (01186)

A vendre, voiturette de Boisse, en très bon état. Willocq, Neuilly-Plaisance. (2039)

Voiturette de course Renault frères, mot. 12 chx de Dion, bon état, pneus neufs, 6.500 fr. M. Delondre, 12, r. Roquépine (01196)

A vendre motocyclette Peugeot 1902, moteur Zedel 1 ch. 1/2, marche parfaite, bon état, pièces de rechange. S'adresser M. Brun, rue Saint-Jean, 53, Niort (Deux-Sèvres).

Double phaéton Clément-Rothschild chassis long. roues bois égales, mot. Clément 7 chx, état parfait, 2.300 fr. Photo sur demande. P. Vitry, 2 *bis*, r. du Clos-d'Orléans, Fontenay-sous-Bois (Seine). (01197)

CARTES POSTALES TIMBRES

Gas. Lorrillière, Sedan (Ardennes), éch. cartes, vues. (01198)

Martin M., Collège Châteaudun (E.-et-L.) demande échanges timbres, vues. Rép. sûre, toujours valable. (01199)

CHIENS

Chiens de garde, de chasse, d'appartement, 500 médailles. Ravry, 4, rue de l'Etoile, Paris. (01191)

DIVERS

On dem. propriété à 1/2 heure ou 1 heure de Paris maximum, comprenant maison confortable, communs et prairie pour élevage. Dufour, 2, Chaussée d'Antin, Paris. (01195)

Collection de la *Vie au Grand Air* du 1er numéro à ce jour. Occasion. S'adresser à M. Barbu, 36, r. Denfert-Rochereau, à Boulogne-sur-Seine.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

COLOMBES propriété, av. Menelotte, 12. Ce 1377m. Lib. loc. M. à p. 25.000 f. Adj. ch. not. Paris, 3 nov. Me Cottenet, 25, b. Bonne-Nouvelle.

VENTE au Palais, le 29 octobre 1903, à 2 heures.

PROPRIETE A CLAMART

Canton de Vanves, arrondissement de Sceaux (Seine). Avenue Schneider, nº 3.
Contenance . . . . . 410 mètres.
Mise à prix. . . . . 10.500 francs.
S'adresser pour renseignements à :
Me Tissier, avoué, 50, rue Sainte-Anne;
Mes Milhaud, Passion, Fournier-Latouraille et Emile Bertinot, avoués.

3 MAISONS r. St-Augustin, 43 (pr. av. Opéra), r. de Provence, 103, et r. de Cotte, 16. Rev. 25.137 f., 6.872 f. et 13.627 f. M. à p. 250.000 f., 100.000 f. et 100.000 f. A adj. s. 1 ench. ch. not., le 27 oct. 1903. S'adr. Me Moreau, not., 76, r. St-Lazare

VILLE DE PARIS

A adjer sr 1 ench. Ch. des Not. de Paris, 10 nov. 1903.
TERRAIN Bd Raspail, Surf. 558m, M. à p. 160 fr. le m. S'ad. à Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, r. Pyramides et Delorme, r. Auber, 11, dép. ench.

A vendre ou à louer **GRAND TERRAIN** de 1.100 mèt. avec constructions rue Forest, 9 et rue Capron, 32, près du **BOULd de CLICHY** S'ad. à Me Breuillaud, not. 333, rue St.-Martin.

Echos

VICHY-ETAT

Les maladies de l'estomac, mauvaises digestions, aigreurs, etc., sont soulagées immédiatement par les pastilles « Vichy-Etat », à la dose de 2 ou 3 après chaque repas. Pour éviter les fraudes et imitations, avoir soin d'exiger : « Pastilles Vichy-Etat »; ne se vendent qu'en boîtes métalliques scellées portant le cachet « Vichy-Etat ».

CHEMINS DE FER

CHEMINS DE FER DU NORD ET DU SOUTH EASTERN & CHATHAM

Paris à Londres en 7 heures.

Services Rapides, Quotidiens, de la Malle.
Départs de Paris-Nord à
8 h. 30 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h. 35 *m.* — 4 h. *s.* — 8 h. 40 *s.*

Traversée maritime env. 1 heure.

Pour prix des places et renseignements, s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, Boulevard des Italiens, ou à la Gare du Nord.

CHEMIN DE FER DE PARIS-LYON-MEDITERRANÉE

VOYAGES CIRCULAIRES EN ITALIE

Il est délivré, toute l'année, à la gare de Paris P.-L.-M., ainsi que dans les principales gares situées sur les itinéraires, des billets de voyage circulaires à itinéraires fixes très variés, permettant de visiter les parties les plus intéressantes de l'Italie. La nomenclature complète de ces voyages figure dans le Livret-Guide-Horaire P.-L.-M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares du réseau.

Exemple d'un de ces voyages : — Itinéraire 81-A3 : Paris-Dijon-Mâcon, Aix-les-Bains, Modane, Turin, Milan, Venise, Bologne, Florence, Pise, Gênes, Vintimille, Nice, Marseille, Lyon, Dijon, Paris.

Durée du voyage : 60 jours.

Prix : 1re classe : 253 fr. 50. — 2e classe : 183 fr. 25.

Les prix des billets collectifs de famille sont ceux des billets individuels réduits de 10 o/o pour une famille de 3 personnes, 15 o/o pour 4 personnes, 20 o/o pour 5 personnes, 25 o/o pour 6 personnes et plus.

Les mêmes réductions sont faites sur les prix des billets individuels de parcours complémentaires.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

viâ Rouen, Dieppe et Newhaven
par la Gare Saint-Lazare.

SERVICES RAPIDES DE JOUR ET DE NUIT

tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année.
Trajet de jour en 9 heures
(1re et 2e Cl. seulement).

Grande Economie

Billets simples valables pendant 7 jours :
1re classe, 43 fr. 25; 2e classe, 32 fr. 25; 3e classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant 1 mois :
1re classe, 72 fr. 75; 2e classe, 52 fr. 75; 3e classe, 41 fr. 50.

MM. les Voyageurs, effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 fr. par billet simple et de 10 fr. par billet d'aller et retour en 1re classe, de 3 fr. par billet simple et de 6 fr. par billet d'aller et retour en 2e classe.

Départs de Paris St-Lazare.		10 h. m.	9 h. s.
Arrivées à Londres	London-Bridge.	7 h. 5 s.	7 h. 40 m.
	Victoria	7 h. 5 s.	7 h. 50 m.
Départs de Londres	London-Bridge.	10 h. m.	9 h. s.
	Victoria	10 h. m.	8 h. 50
Arrivées à Paris-St-Lazare.		6 h. 55 s.	7 h. 15 m.

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME | POUDRE ESSENCE

GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT**
Se méfier des Produits artificiels. — SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfumeurs

NOUVELLE METHODE de TRAITEMENT
A L'ÉLECTRICITÉ
d'après les
NOUVEAUX PERFECTIONNEMENTS
DE LA SCIENCE MODERNE

Camille COURNAND
CHIRURGIEN-DENTISTE DE LA FACULTÉ DE PARIS
332, Rue Saint-Honoré — PARIS
MAISON FONDÉE EN 1850

SPÉCIALITÉ D'AURIFICATION
ET DE BRIDGE-WORKS
Méthode américaine
TRAVAUX IRRÉPROCHABLES

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

AUTOUR DES SPORTS

NOTRE HORS-TEXTE

MARCEL CADOLLE. — Nos lecteurs trouveront encarté dans ce numéro le portrait hors texte de Marcel Cadolle, qui vient cette année en tête de la liste des champions cyclistes amateurs. Marcel Cadolle, en effet, vient de fournir une saison sportive absolument remarquable, participant à toutes ou presque toutes les courses sur routes et se classant premier dans la plupart. Au nombre de ses nombreuses victoires, citons les plus éclatantes, celles dans le Circuit des Ardennes, Paris-Cabourg, Paris-Caen, Paris-Château-Thierry, Paris-Trouville, Grand Prix Municipal sur route. Au surplus Marcel Cadolle est champion de France. Il appartient depuis plusieurs années au Vélo-Club de Levallois dont il est la plus fameuse étoile avec Pottier, son plus sérieux adversaire, qui vient d'enlever brillamment le Challenge de la *Vie au Grand Air* disputé dimanche dernier au vélodrome du Parc des Princes.

LE COMMANDANT GÉRARD

C'est avec une bien vive satisfaction que nous apprenons la promotion du capitaine Gérard au grade de commandant. Cette distinction si méritée sera accueillie par tous avec joie, car le commandant Gérard est le grand apôtre de la vélocipédie militaire et l'on peut dire que son œuvre reçoit aujourd'hui une consécration officielle.

LE CHAMPIONNAT DE FOND DE L'UNION SPORTIVE DE LA SEINE

GABORY
Vainqueur du Championnat de fond de l'U. S. de la Seine.

L'Union Sportive de la Seine, une de nos plus vaillantes sociétés vélocipédiques parisiennes, a fait disputer, dimanche dernier, avec succès, son championnat de fond, sur une distance de 50 kilomètres. Malgré la pluie et le mauvais état des routes, le vainqueur Gabory a couvert la distance dans l'excellent temps de 1 h. 27 m. Derrière lui, Lekely s'est classé second à une longueur, suivi de Thivant, Renoult, Hispa et Delaporte.

UN RALLY-PAPER AUTOMOBILE A ÉPERNAY

Le Moto Club d'Epernay a fait courir dimanche dernier un rally-paper automobile qui fut en tous points réussi. Le parcours, qui mesurait 75 kilomètres, avait été tracé par le général Perruchon, MM. Clément et Davorgé. Voici dans quel ordre se sont effectuées les arrivées :

1. MM. le comte Ghislain de Maigret (motocyclette 3 chevaux); 2. comte Emmanuel de Maigret (voiturette 6 chevaux); 3. Camille Chardonnier (voiturette 4 ch. 1/2); 4. Jaeger (voiture 7 chevaux).

LE DÉPART DU RALLY-PAPER AUTOMOBILE A EPERNAY

LE PRIX DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE A SAINT-CLOUD

Une des plus importantes épreuves de Trotting s'est disputée lundi dernier sur l'hippodrome de Saint-Cloud : le Prix du Ministère de l'agriculture (25.000 fr., 4.200 m., trot monté). Le vainqueur a été Aunay, par James Watt et Oceanie (Fuschia), appartenant à M. Thibaut et monté par A. Urier, qui a couvert les 4.200 mètres en 6 m. 59 s. 3/5. M. Thibaut, un de nos plus sympathiques éleveurs, a été très vivement félicité de ce succès, qui était bien une compensation aux déboires successifs que sa casaque venait d'éprouver.

LE VAINQUEUR DU PRIX DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE A SAINT-CLOUD
Aunay, m. b. b., 3 a., par James Watt et Oceanie (Fuschia). Propriétaire et éleveur : M. Thibaut. Jockey : A. Urier.

Aunay, de même que le second de l'épreuve Ay, à M. Dejean, qui avait couvert les 4.200 mètres en 7 m. 0 s. 3/5, ont été achetés par la Commission des haras.

CHUTE MORTELLE DE GOERNEMANN

Le coureur allemand Goernemann vient d'être victime d'une chute mortelle au cours d'une épreuve de 100 kilomètres qu'il disputait contre Robl et notre compatriote Grogna, à Dresde.

Vers le 22e kilomètre, Goernemann a fait une chute terrible due à la crevaison du pneumatique avant de sa motocyclette. Le pauvre coureur n'a pu éviter son engin placé en travers de la piste et s'est jeté la tête la première contre la balustrade.

Il fut transporté à l'hôpital où il succomba quelques heures après sans avoir repris connaissance.

Depuis deux ans qu'il courait, Goernemann avait réussi à se classer dans un bon rang parmi les champions allemands du demi-fond, et à Berlin, Cologne, Dresde, Hanovre, Magdebourg, bref sur tous les vélodromes allemands, il était avantageusement connu. Cette année, à Copenhague, le Championnat du Monde de 100 kilomètres l'avait compté parmi ses participants, et si Dickenmann et Robl le battirent, ce ne fut pas sans une défense honorable.

GOERNEMANN
Qui vient de se tuer à Dresde, au cours d'une épreuve de 100 kilomètres.

LES SPORTS A L'EXPOSITION DE SAINT-LOUIS

Si, comme nous l'annoncions dans notre précédent numéro, l'automobile doit occuper une large place à l'Exposition Universelle qui se tiendra l'année prochaine à St-Louis, la navigation aérienne sera également représentée dans la section sportive. La présidence de cette section a été confiée au commandant Paul Renard, qui, on le sait, a déjà la direction des services aérostatiques au Ministère de la Guerre. Le commandant Renard est un érudit en la matière et le gouvernement ne pouvait faire un choix plus heureux en chargeant cet officier supérieur et aéronaute de la première heure de nous représenter à l'Exposition de Saint-Louis.

LE COMMANDANT PAUL RENARD
Président de la Section aérostation à l'Exposition de Saint-Louis.

LE MARATHON MARSEILLAIS

C'est avec succès que s'est disputée dimanche dernier l'épreuve pédestre sur 40 kilomètres dite « le Marathon Marseillais ». Les meilleurs pédestrians de la région se sont mis en ligne à l'Estaque, d'où le départ leur a été donné. L'arrivée se faisait au Parc Borély, où une nombreuse assistance s'était donné rendez-vous pour applaudir les vainqueurs.

PAUTEX
Vainqueur du Marathon Marseillais.

La première place est revenue à Pautex, qui a battu le restant du lot dans un fort beau style.

UNE COURSE DE MOTOCYCLETTES A TARBES

La motocyclette est un peu la reine du jour. De tous côtés sont organisées des épreuves mettant aux prises les célébrités motocyclettistes de la région. C'est ainsi que ces jours derniers une intéressante course de motocyclettes était organisée à Tarbes sur un parcours de 10 kilomètres. Gros succès pour les concurrents qui étaient venus se ranger nombreux sous les ordres du starter. Martel, qui prit part à la course Paris-Madrid dans la catégorie motocyclettes, enleva brillamment la première place, laissant loin derrière lui ses autres adversaires.

MARTEL
Vainqueur de la course de motocyclettes, 10 kilomètres, à Tarbes.

UN INTÉRESSANT EXPLOIT AUTOMOBILE

Une tentative intéressant vivement le monde automobile et les amateurs d'émotions vient d'être entreprise par M. Ernest Cuénod, le sportsman parisien bien connu.

LA VOITURE DE M. CUÉNOD DESCENDANT LA VOIE FERRÉE.

Il a gravi, en effet, ces jours derniers avec sa voiture automobile la ligne du chemin de fer à cremaillère de Caux aux Rochers de Naye. Il a atteint le but après une heure et demie de parcours sur 7 kilomètres d'un ballast mouvant, parfois gras et humide et sur des pentes de 23 o/o.

Cette extraordinaire performance établit certainement un record automobile des plus intéressants à tous points de vue.

LE CHALLENGE DES FEMMES AÉRONAUTES

La Coupe n° 2 de la "Vie au Grand Air"

Nous rendions compte, dans notre précédent numéro, de la belle traversée Paris-Bayreuth par laquelle Mme Saunière devenait la première détentrice de la seconde coupe-challenge offerte aux femmes aéronautes par la *Vie au Grand Air*, battant du même coup le record féminin de la distance parcourue en ballon.

Or, voici que la Coupe change de mains et que le record de distance lui-même se trouve augmenté de plus de 400 kilomètres!

C'est à miss Moulton, une aéronaute des plus ferventes que revient l'honneur de cette superbe performance. Elevée, le 13 octobre, du parc de l'Aéro-Club, à bord du *Centaure* (1.600 mètres cubes), que conduisait un des plus habiles pilotes de l'Aéro-Club, le comte de Castillon, aidé d'un sportsman bien connu, M. André Legrand, miss Moulton atterrissait le lendemain près de Breslau, après 19 heures de voyage environ. La distance parcourue est de onze cents kilomètres.

Le record n'est pas banal et digne de rendre envieux nos plus célèbres aéronautes. Miss Moulton a droit à toutes nos félicitations. Nous les lui adressons avec un bien vif plaisir, tout en lui souhaitant qu'elle devienne définitivement détentrice de notre Coupe n° 2.

MISS MOULTON
Détentrice de la Coupe n° 2 de la *Vie au Grand Air* (Challenge des femmes aéronautes), avec 1100 kilomètres.

LES COURSES A ROANNE

L'Union Cycliste Roannaise vient de faire disputer avec succès une reunion de courses très intéressante. Au programme de cette réunion figuraient deux courses internationales et le championnat de 150 kilomètres sur route sans entraîneurs. Ces trois épreuves ont été gagnées par le coureur Dupré, battant des champions tels que Millo, Eros, Broka, Poulain, etc. Dupré, qui a déjà à son actif d'éclatantes victoires, participa à la course Marseille-Paris et se classa 14e. Dupré n'est âgé que de 18 ans et promet, comme on le voit, de devenir une des étoiles de notre sport cycliste.

DUPRÉ
Champion roannais.

MARCEL CADOLLE

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

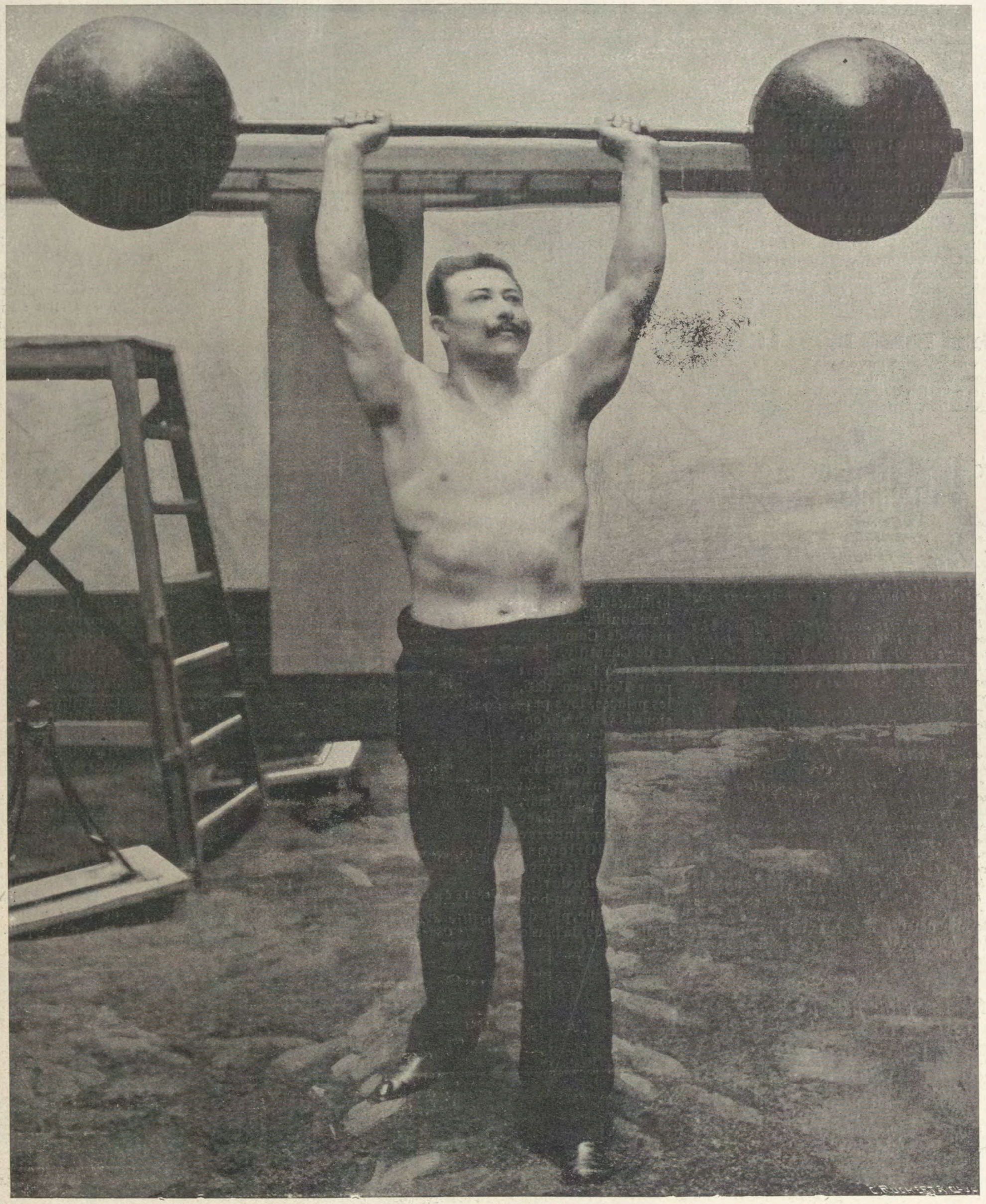
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

23 Octobre 1903. — N° 267

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr



BONNES, CHAMPION DU MONDE DE FORCE

Bonnes, considéré jusqu'à ce jour comme l'homme le plus fort de France, vient de confirmer cette juste réputation en s'adjugeant, en grand et beau lutteur, la première place du Championnat du Monde de Force qu'avait organisé notre confrère l'Auto. La victoire de notre champion national est d'autant plus remarquable, qu'il avait affaire à forte partie. Tous les plus fameux athlètes internationaux lui furent, en effet, opposés et tous finirent par succomber devant cet homme, champion incontesté de la force.

(Voir l'article page 786.)

ENTRE NOUS

Notre Concours d'honneur

Premier prix : Une Voiture Automobile Boyer de 6.000 francs.

QUELQUES-UNS de nos lecteurs nous ont écrit pour nous demander quelle serait la date de publication de notre Concours d'honneur réservé aux lauréats de nos quatre grands Concours.

Bien que nous puissions d'ores et déjà annoncer cette publication comme prochaine, nous regrettons cependant de ne pouvoir dès maintenant fixer une date ferme.

Un accident inévitable dans les concours dotés de prix importants ; pour tout dire, une supercherie qui aurait faussé le classement de l'un de nos derniers concours, nous a obligés, en effet, à faire entreprendre une enquête par l'administration des Postes. Nous sommes assurés que cette enquête a porté ses fruits, cependant, nous n'avons reçu encore aucune confirmation officielle qui nous permette de rétablir régulièrement le classement des premiers.

Nos lecteurs comprendront que nous tenions essentiellement à conserver à chacun des concurrents qui l'ont méritée la chance intégrale de gagner

Une Voiture Automobile Boyer de 6.000 francs

et nous ne doutons pas que la brève explication que nous venons de donner ne suffise aux concurrents pour leur faire attendre sans impatience la publication de notre Concours d'honneur.

Aux Organisateurs de Réunions Sportives

Nous informons les organisateurs de manifestations sportives concernant les sports, tels que le tir, la gymnastique, l'alpinisme, la colombophilie, la tauromachie, les jeux régionaux et locaux, la chasse, la pêche, etc., que nous comptons donner une certaine extension à ces sports dans nos colonnes.

Que l'on nous adresse donc de jolies photographies sur ces sujets si intéressants, que l'on y joigne quelques mots d'explication et une légende détaillée, et on fera plaisir à la Vie au Grand Air *tout en rendant service aux sports et en touchant le prix du dérangement.*

Les photographies insérées seront payées sur le prix de 20 francs la page. C'est-à-dire que, sans nous inquiéter du format de la photographie envoyée par le lecteur, nous lui paierons **20 francs** *si nous avons fait une page avec sa photo,* **10 francs** *si nous ne l'avons utilisée que pour une 1/2 page et* **5 francs** *pour 1/4 de page; le prix de 5 francs sera le prix minimum, sauf pour les photographies insérées dans la rubrique « Autour des Sports » qui ne seront payées que 2 fr. 50.*

Quand les manifestations sportives ont lieu le dimanche, il est **absolument nécessaire** *que nous ayons les épreuves ou les clichés* **le dimanche soir** *ou en tout cas le lundi matin* **avant onze heures** *au plus tard.*

Le **dernier délai** *est donc le* **lundi onze heures,** *pour les photographies devant passer dans le numéro du jeudi suivant.*

Notre Service photographique

Nous rappelons à nos lecteurs que nous sommes en mesure de leur fournir des épreuves photographiques de la plupart des illustrations parues dans la Vie au Grand Air.

Le tarif est le suivant :

En 9/12, l'épreuve non collée	2 »
— collée sur gros carton biseauté or	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée	2 50
— collée sur gros carton biseauté or	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise	10 »
En 24/30, — — —	20 »
En 30/40, — — —	30 »

Toutes les demandes doivent porter la mention Office photographique *et contenir en un mandat-poste le montant de la commande augmenté de 50 centimes pour frais de port et d'emballage.*

L'Office photographique V. G. A. *se charge également de tous travaux sur commande.*

Au rapport.
Le piqueur avant l'attaque fait son rapport au maître d'équipage ; on attaquera un cerf.

L'équipage de Chantilly.
La meute, impatiente sous le fouet des piqueurs, attendant le départ.

L'équipage de Chantilly à S. A. R. Mgr le duc de Chartres.

La chute des premières feuilles marque l'ouverture de la saison des chasses à courre. Les premières journées d'octobre sont consacrées aux chasses d'entraînement ; mais déjà de nombreux équipages ont pris cerfs et chevreuils; un des premiers sur pied et qui compte déjà à son actif de fort belles prises est celui de Mgr le duc de Chartres, un veneur de la vieille école.

AUTREFOIS les forêts de la couronne étaient « plaisirs du Roy », et sous Louis XIV surtout, sous Louis XV comme aussi sous Louis XVIII et sous Charles X, les équipages royaux sonnèrent de brillants hallalis en forêt de Rambouillet, de Saint-Germain, de Compiègne et de Chantilly.

Un relais en forêt.
Valet de chien à pied et sa meute de relais.

Jusqu'à leur départ pour l'exil, en 1886, les princes, tous passionnés veneurs, donnèrent de grandes chasses : la dernière eut lieu en forêt d'Eu en l'honneur du prince de Waldemar, lors de son mariage avec la princesse Marie d'Orléans. Quelle assistance unique au lieu du rendez-vous fixé au bois de Cuverville, près de la lisière de la haute forêt! La comtesse de Paris y arriva, conduisant elle-même un duc-phaéton attelé de cobs à grandes allures; la princesse de Galles suivit la chasse sur un hunter, merveilleux sauteur, débarqué la veille d'Angleterre.

Le duc de Chartres. La duchesse de Chartres.

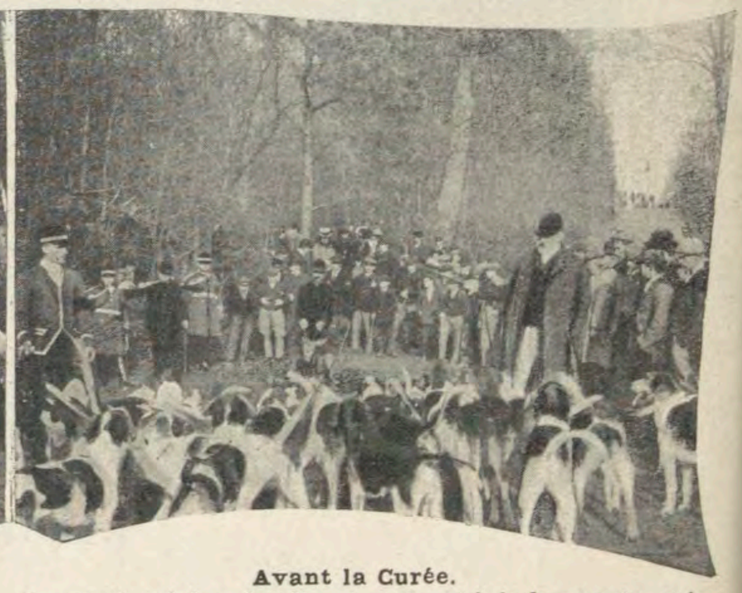
Avant le départ.
Le maître d'équipage, le duc de Chartres, et la duchesse de Chartres passent l'inspection de la meute.

Parmi les amazones, on remarquait les princesses Louise et Maria d'Angleterre, les princesses Amélie, Hélène et Marguerite d'Orléans et les autres cavaliers qui se pressaient dans le carrefour représentaient toutes les races royales de l'Europe et les plus illustres noms de France.

Aujourd'hui, depuis la mort de Mgr le duc d'Aumale, seul, parmi les princes de la famille royale, Mgr le duc de Chartres est maître d'équipage.

Lorsque, après 1870, le duc d'Aumale rentra en possession de son domaine de Chantilly, il eut à cœur de faire revivre les traditions de ce merveilleux palais dont il avait entrepris la restauration. Il avait constitué un équipage de cerfs de 70 fox-hounds de grande taille, originaires d'Angleterre et choisis avec un soin extrême, et de limiers de sang poitevin à peu près pur. Le

Avant la rentrée.
Les piqueurs ont sonné la " rentrée au chenil ". — La meute est rassemblée et va regagner le chenil aux Grandes Écuries.



Avant la Curée.
Le cerf a été pris, il est présenté à la meute qui attend sous le fouet du maître d'équipage, le moment de la curée.

prince possédait en outre une petite meute de vingt beagles tricolores pour le chevreuil. Dans les écuries de chasse, on ne comptait pas moins de trente-deux chevaux de demi-sang, du type des harks, importés presque tous d'Angleterre.

Le capitaine Quiclet avait la direction des équipages.

La tenue était bleu de roi avec culotte blanche, bottes à revers, cape en velours noir; pour les piqueurs, la tenue était accompagnée de galons de venerie en argent, la culotte bleue. Le bouton d'argent portait une botte de limier avec un O au milieu.

Peu de temps après l'expulsion des princes, en juillet 1886, les équipages furent dispersés aux hasards de l'enchère. La vente eut lieu sur la pelouse de l'*Ebat* devant les Grandes Écuries, elle avait attiré tout ce que Paris compte de sportsmen et de veneurs. La meute de beagles seule fut conservrée et envoyée en Angleterre.

Rentré en France, Mgr le duc d'Aumale ne reforma point d'équipage, il laissa ce soin à Mgr le duc de Chartres qui avait fait de Saint-Firmin sa résidence habituelle et préférée.

C'est en 1894 que l'équipage de Chantilly fut reconstitué avec comme « master of hounds » Mgr le duc de Chartres; et depuis régulièrement, l'équipage chasse dès l'ouverture de la saison en forêt de Chantilly, deux fois par semaine, les mardi et vendredi, et fait, chaque année, un déplacement à Arc-en-Barrois. C'est le prince lui-même qui dirige l'équipage et Mme la duchesse de Chartres, qui est une passionnée de sport en même temps qu'une écuyère consommée, ne manque jamais un laisser-courre ; et même en l'absence du maître d'équipage, c'est elle qui prend la direction de la chasse. J'ajouterai que le duc de Chartres porte le bouton du Rallye Bonnelles à Mme la duchesse douairière d'Uzès.

Depuis la mort prématurée du prince Henri, il n'y a plus ni fêtes, ni réceptions à Saint-Firmin; le duc et la duchesse de Chartres ne reçoivent plus que leurs intimes. Seule la saison des chasses à courre donne un peu d'animation, non point au château de Saint-Firmin, mais à la splendide forêt que le duc d'Aumale a généreusement léguée à l'Institut de France, réservant seulement à l'équipage de Chantilly le droit de chasse à courre.

Le prince, qui est bien l'homme le plus avenant et le plus aimable qui soit, la princesse aussi simple que généreuse et toujours heureuse d'être agréable et de rendre service, ne lancent d'invitations qu'à quelques privilégiés et intimes; mais par une attention délicate et qui peint bien l'homme, le duc de Chartres autorise le Chantilly sportif à suivre les laisser-courre de son équipage ; aussi propriétaires, entraîneurs et jockeys sont-ils les assidus des chasses.

Depuis l'an dernier, le duc de Chartres a fait l'acquisition d'un vautrait, et il chasse le sanglier en forêt de Chantilly; les bêtes noires du reste, sont assez nombreuses dans la région. Son équipage de cerfs se compose de 80 chiens anglais et d'environ 20 bâtards de l'ancien équipage du comte d'Osembray, acheté par le duc de Chartres, plus 12 chevaux. L'équipage se remonte moitié par son propre élevage, croisement d'anglais et de bâtards, moitié par des chiens achetés en Angleterre.

La résidence du chenil est aux Grandes Ecuries à Chantilly, et le personnel de l'équipage se compose de quatre hommes montés : Louis Fradin, premier piqueur, Petiaut. Gabriel Lefort et Frequelin, dit Daguet, puis de deux valets de chiens à pied : A. Desuilles et Pierre Marquis.

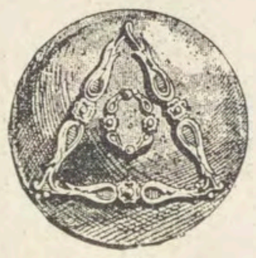
Le bouton de l'équipage de Chantilly, qui est porté par tous les membres de la famille royale et par les princes parents, est le même que celui des anciens équipages du duc d'Aumale et du prince de Joinville; la tenue est également la même.

D'une étendue de 2.500 hectares, la forêt de Chantilly est prolongée au delà de la route de Senlis par celle de Pontarmé (2.200 hectares). Toutes deux sont parmi les plus giboyeuses de France et admirablement aménagées pour la chasse. Le carrefour de la Table, le célèbre rendez-vous avec ses douze routes qui rayonnent autour, les étangs de Commelles, les sauvages parages du mont Pô sont les principaux théâtres des exploits de l'équipage de Chantilly. Un souvenir sportif se rattache aux chasses à courre de la forêt de Chantilly; la mort du duc de Bourbon avait mis fin aux fêtes cynégétiques de Chantilly; cependant le sportsman éprouvé, le prince Lobanoff, avait obtenu l'autorisation de chasser dans cette belle forêt et d'organiser des réunions qui furent bientôt très recherchées. L'une d'elles, en 1833, donna lieu, entre divers sportsmen, à un match couru sur la vaste pelouse du château et gagné par M. de Normandie : ce fut l'origine du Derby, inauguré l'année suivante dans des proportions modestes, puisque le montant du prix ne dépassait pas 3.000 francs.

PAUL MÉGNIN.

En forêt de Chantilly avant la curée. (Phot. Dubosq.)
Le cerf a été pris, les honneurs du vied viennent d'être faits. Les chiens impatients attendent, sous le fouet des piqueurs, la sonnerie de la curée.

(Phot. de Mme la comtesse Vigier.)
S. A. R. Mgr le duc de Chartres en tenue de maître d'équipage de l'équipage de Chantilly.



Le bouton de l'équipage de Chantilly.
Ce bouton est porté par tous les princes de la famille royale. C'est l'ancien bouton des équipages du duc d'Aumale et du Prince de Joinville.

Le départ des concurrents de Marathon-Amateur (40 kilomètres), au Parc des Princes
Près de 280 partants.

MARATHON-AMATEURS

18 Octobre 1903

La course classique de Marathon-Amateurs s'est disputée dimanche dernier pour la troisième fois sur le parcours Parc des Princes, Saint-Cloud, Rueil, Versailles, Ville-d'Avray, Saint-Cloud, représentant exactement 40 kilomètres. Sur les 450 engagés près de 280 se sont présentés au départ, effectuant presque tous dans un temps excellent le parcours difficile de la course. En tête du peloton arrivait Schmidtkoffer, du C. S. A., en 2 h. 38 m. 55 s. précédant de quelques minutes Huteau et Heller, de l'U. A. C. Voici, sur cette très intéressante épreuve, une série de curieux instantanés pris au cours de la route.

✣ ✣ ✣

Au milieu de toutes les épreuves dont les engagés ou... engagées étaient ou sont en nombre infini, après toutes les grandes tentatives de popularisation sportive, après toutes les marches de sous-amateurs ou d'aspirants amateurs, si j'ose m'exprimer ainsi, il est assez piquant de constater que Marathon-Amateurs n'a pas été, cette année, le triomphal succès des années précédentes.

Pensez donc! 270 partants, même pas 300. Une misère, après les 1.000 de la Nouveauté, avant les 3.000 des Midinettes et le nombre indéfini des Corporations! En vérité, il y a eu un peu sursaturation, cette année. On a voulu en faire avaler trop de suite au public. On lui a présenté de vastes exhibitions, admirablement préparées, pour frapper son imagination; il est à craindre qu'on ne l'ait pas orienté à point nommé vers d'exactes notions sportives.

Il s'est beaucoup amusé; on eût pu — je crois — l'intéresser davantage aux choses de sport, car il est à craindre que, maintenant, il soit plus disposé à s'intéresser aux performances de nos trottins qu'à l'effort d'un athlète comme Schmidtkoffer, abattant ses 40 kilomètres en 2 h. 38 m. 55 s. Lui n'en est pas à une minute près et c'est bien là cependant que réside tout l'intérêt des courses classiques qui permettent d'établir un tableau comparatif des performances successives de plusieurs générations, d'abord au point de vue de la qualité des premiers, ensuite de la qualité de l'ensemble des partants. Dans le Marathon-Amateurs de 1903, ainsi que nous le disions plus haut, la victoire est revenue à Schmidtkoffer qui était parti grand favori dans l'épreuve. Nous connaissions déjà les qualités athlétiques du grand vainqueur de dimanche; il a su les confirmer de magistrale façon en battant tout un lot d'adversaires de haute valeur.

Schmidtkoffer, au surplus, a fait preuve d'un courage véritablement merveilleux; tantôt enfermé dans un peloton compact, tantôt dépourvu d'entraîneurs et lâché par bon nombre de concurrents, il est néanmoins parvenu, grâce à son énergie et à ses efforts répétés, à rejoindre ceux qui semblaient pouvoir vaincre.

Le passage des premiers à l'aller sur le pont de Saint-Cloud.

Le peloton vu de dos à la sortie du Vélodrome.

En un mot, c'est un bel athlète et un vrai sportsman dans toute l'acception du terme qui vient d'ajouter son nom à la liste des glorieux vainqueurs de ce Marathon-Amateurs. Saluons encore l'excellent pédestrian Huteau, qui a eu le mérite d'opposer une résistance acharnée à Schmidtkoffer, mais qui ne put mieux faire que de se classer second à trois minutes à peine. Heller, qui finit troisième à quelques minutes seulement, fut considéré par instants comme le vainqueur de l'épreuve. Il eut le mérite de tenir la tête pendant une bonne partie du parcours, et jusqu'à Rocquencourt, nous le vîmes filer à bonne allure. C'est alors que Schmidtkoffer l'attaqua et que s'engagea ce

A Versailles, Schmidtkoffer passe premier et conservera sa place jusqu'à l'arrivée.

Huteau passe troisième, mais sera second au Vélodrome..

... tandis que le favori Haller, qui passe second, n'arrivera que sixième.

duel fameux qui devait se terminer après une lutte homérique par la victoire du champion du Club des Sports Athlétiques.

D'ailleurs ce même club a remporté dimanche dernier un double triomphe, en enlevant d'abord la première place au classement individuel avec Schmidtkoffer, et le Challenge Dubonnet qu'il ravit par un point à l'Union Athlétique Clodoaldienne.

Enfin, nous devons encore enregistrer les belles victoires de Kohler, de l'U. S. F. S. A., classé premier dans la catégorie des Débutants et de Marchais, qui s'est adjugé la première place dans la catégorie réservée aux vétérans.

Au point de vue comparatif avec ceux des années précédentes, le Marathon de cette année a donc donné des résultats fort appréciables. N'importe, il faut constater, après cette épreuve classique succédant à tant d'autres épreuves d'un genre nouveau, que le sport pédestre va pouvoir se flatter, lui aussi, d'être arrivé à un " tournant de son histoire ".

La politique en a un, les affaires, commerce ou industrie, ont le leur, on parle du tournant de l'histoire de l'automobile, on ne voit pas pourquoi les sports athlétiques ne s'offriraient pas aussi leur petit tournant, puisque maintenant, ils peuvent déjà se flatter d'avoir une histoire.

Le moment est venu où la popularité de l'idée sportive est plus grande que jamais, bien qu'elle semble s'égarer dans une fausse voie. Il y a maintenant trois catégories d'athlètes : les professionnels, les amateurs-professionnels et les amateurs-amateurisants. Or, si les professionnels recueillent encore quelques succès, si les amateurs d'occasion, par leur nombre énorme ont toute la faveur du public, il semble que les amateurs anciens soient dans une triste situation.

Sans approfondir le problème, faute de place, il semble que s'il faut souhaiter le développement croissant jusqu'à l'infini de l'amateurisme en général, il faille souhaiter également, pour combattre la faiblesse dans laquelle il risquerait de tomber, au point de vue des résultats athlétiques, de voir se développer le professionnalisme.

Si l'on songe qu'un professionnel de la valeur de Cibot ne gagne au total que 2.600 francs dans son année, on s'aperçoit que sans doute il y a quelque chose à faire de mieux.

Au bas de la côte de Picardie, Picau se donne un peu de courage...

Schmidtkoffer, vainqueur de Marathon-Amateurs, a couvert le parcours de 40 kil. en 2 h. 38 m. 55 s.

... tandis qu'au bas de la même côte, Andiger se fait masser un peu.

Il y aurait ainsi en France, d'une part des professionnels qui vivraient uniquement de leurs qualités athlétiques, présenteraient au public les luttes les plus dures, les plus probantes, réalisant aussi bien que possible devant lui l'idéal de la mécanique humaine ; de l'autre la troupe immense des amateurs auxquels serait encore ouvert tout le domaine du sport et celui de la fantaisie par-dessus le marché; mais l'esprit public ne serait pas égaré.

Tandis qu'aujourd'hui, arrêtez un passant dans la rue, demandez-lui quel est le meilleur athlète du gagnant de Marathon-Amateurs ou de la Marche des Banquiers, il vous répondra : « Marathon! Qu'est-ce que c'est que ça ? »

Il serait regrettable, alors qu'on l'a tant surchauffé, cette année, sur les questions sportives, qu'on ne sût pas maintenant le diriger vers le vrai sport intéressant en lui présentant des épreuves et des athlètes dont l'importance et la notoriété suffisent à l'attirer.

MAX RIVIÈRE.

La semaine de Chantilly

Azuga, à M. Fischhoff (L. Robert). — *French Fox*, à M. Ed. Blanc (Ransch). — *Lorlot*, à M. Henri Lepaute (Alec Carter).

La lutte finale du Prix de la Forêt (20.000 francs, 1.400 mètres).

La campagne d'automne est terminée au Bois de Boulogne, et à peine avait-on quitté, l'autre dimanche, le pesage de Longchamp que les dernières tribunes restées debout tombaient sous la pioche des démolisseurs. Au printemps, nous aurons un pesage complètement remis à neuf, et des tribunes spacieuses, élégantes et très modernes.

◓ ◓ ◓

La première réunion du meeting d'automne à Chantilly n'a pas été favorisée par le temps; il a plu pendant que se disputaient les premières épreuves et le ciel est resté sombre et gris jusqu'au retour. Lorsque le soleil a daigné timidement se montrer et éclaircir le ciel, on sonnait la cloche du départ... du train spécial qui ramenait les sportsmen à Paris. Phébus, vraiment, n'a point pitié des photographes !

Au programme de cette première journée, figure une épreuve classique, le Prix de la Forêt, dont le but essentiel est d'amener une rencontre entre les représentants autorisés de la jeune génération et leurs aînés. Cette année, les vétérans ont décliné la lutte, il est vrai que les conditions de la course sont fort sévères pour eux et ne leur ont permis que rarement d'avoir raison de leurs cadets. De sorte que le Prix de la Forêt de 1903 s'est trouvé transformé en une sorte de critérium des critériums ; nous n'eûmes pas à le regretter, car l'épreuve ainsi réduite a donné lieu à une course très intéressante et à une arrivée des plus palpitantes. Quatre poulains, Lorlot, French Fox, Ob et Thélème, et deux pouliches : Azuga et Villeurbane, se sont presentés devant la starting machine. D'après les performances des concurrents, il semblait que French Fox, Ob et Lorlot seuls pussent avoir de légitimes prétentions. Lorlot et French Fox ont bien pris les premières places, mais Ob a mal couru, il s'est très mal défendu; il est vrai que le poulain de M. Ephrussi n'avait pas son habituel jockey, G. Stern, qui, grâce à sa présence d'esprit et à son habileté, l'avait fait triompher dans le Grand Critérium.

Lorlot, après une lutte très sévère, qui s'est prolongée pendant plus de deux cents mètres, a triomphé de French Fox, et cette victoire remportée dans des conditions de terrain particulièrement dures, classe le poulain de M. Henri Lepaute en tête de sa génération ; certes, French Fox n'est pas loin de lui et sur une distance plus courte en terrain sec, le fils de Flying Fox pourrait avoir raison du fils de Winckfield's Pride, car Lorlot est moins vite et moins brillant, mais plus courageux et plus résistant que French Fox. Ransch, qui est cependant une de nos plus fines cravaches, a manqué de force à l'arrivée, tandis que l'excellent jockey qu'est le jeune Alec Carter sait mieux que lui se servir de la cravache. A la lutte avec un cheval qui « rend au fouet », nos jockeys anglais qui n'exagèrent point la position américaine sont supérieurs aux jockeys d'outre-Atlantique.

French Fox n'a été battu que d'une encolure. Le poulain de M. Lepaute a pris par cette belle victoire sa revanche du Grand Critérium dans lequel il avait échoué contre Gouvernant en lui donnant cinq livres. A poids égal il a battu assez nettement pour que la course soit d'une parfaite exactitude le demi-frère de son précédent vainqueur; ce qui met Gouvernant et French Fox

M. H. Lepaute, propriétaire de *Lorlot*.

Après la victoire.

Un groupe de propriétaires félicitant M. Henri Lepaute de la victoire de Lorlot.

La rentrée du vainqueur du Prix de la Salamandre. — 10.000 fr. — 1.400 m.

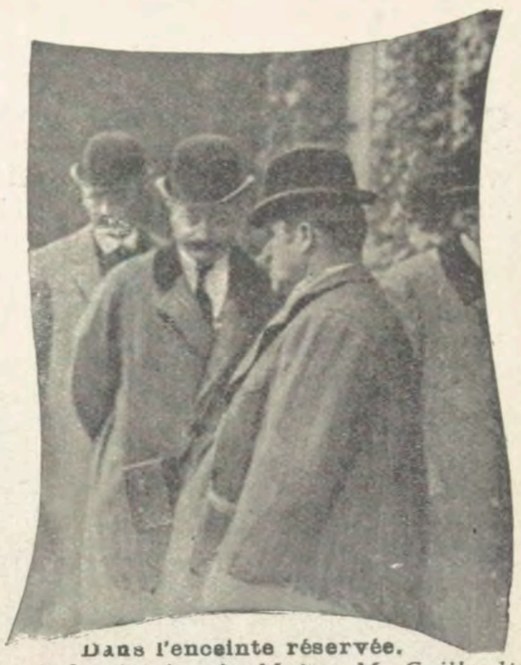
Fifre II, *par Gospodar et Fifine. Propriétaire, M. Michel Ephrussi; entraineur. A. Carter; jockey, G. Stern.*

très près l'un de l'autre. C'était du reste l'avis du propriétaire des deux fils de Flying Fox, de M. Ed. Blanc, qui n'hésite pas non plus à considérer le fils de Winckfield's Pride comme supérieur à ses deux poulains.

Si la pluie n'est pas tombée pour la « seconde » de Chantilly, nous n'eûmes néanmoins pas le moindre soleil; mais au point de vue du sport, la journée fut des plus intéressantes. La terrible Azuga, qui, sans cravache, avait approché les cracks French Fox et Lorlot, n'a pu que péniblement battre une petite, mais très jolie pouliche, Pensa, à l'entraîneur Elijah Cunnington; cravachée — et combien — par Nash Turner, cette fille de Madcap se trouvait dimanche bien à sa place. Dans l'épreuve importante réservée aux jeunes chevaux, Fifre II a confirmé la bonne opinion que son écurie avait de lui; il a gagné au petit galop, laissant derrière lui et assez loin Feuille de Chou II, précédemment réglée par Lorlot.

Le Handicap Limité a été pour Mater, la gagnante du Prix Vermeille, victoire assez indiquée. C'est très nettement que la pouliche de M. Caillault a triomphé du lot qui lui était opposé. Cette excellente Camisole est toujours vouée aux places; encore n'a-t-elle point pu prendre la seconde qui lui a été enlevée par Heart of Oak. On aurait volontiers crié au miracle pour cette place du fils de Sorcerer, mais Heart of Oak a montré dans ses premières courses à deux ans une excellente qualité; victime d'un accident, il n'a pu disputer nombre d'épreuves dans lesquelles il était engagé; le voilà rétabli tout à fait; le poulain de M. Mills pourrait bien, en cette fin de saison, enlever quelques belles épreuves.

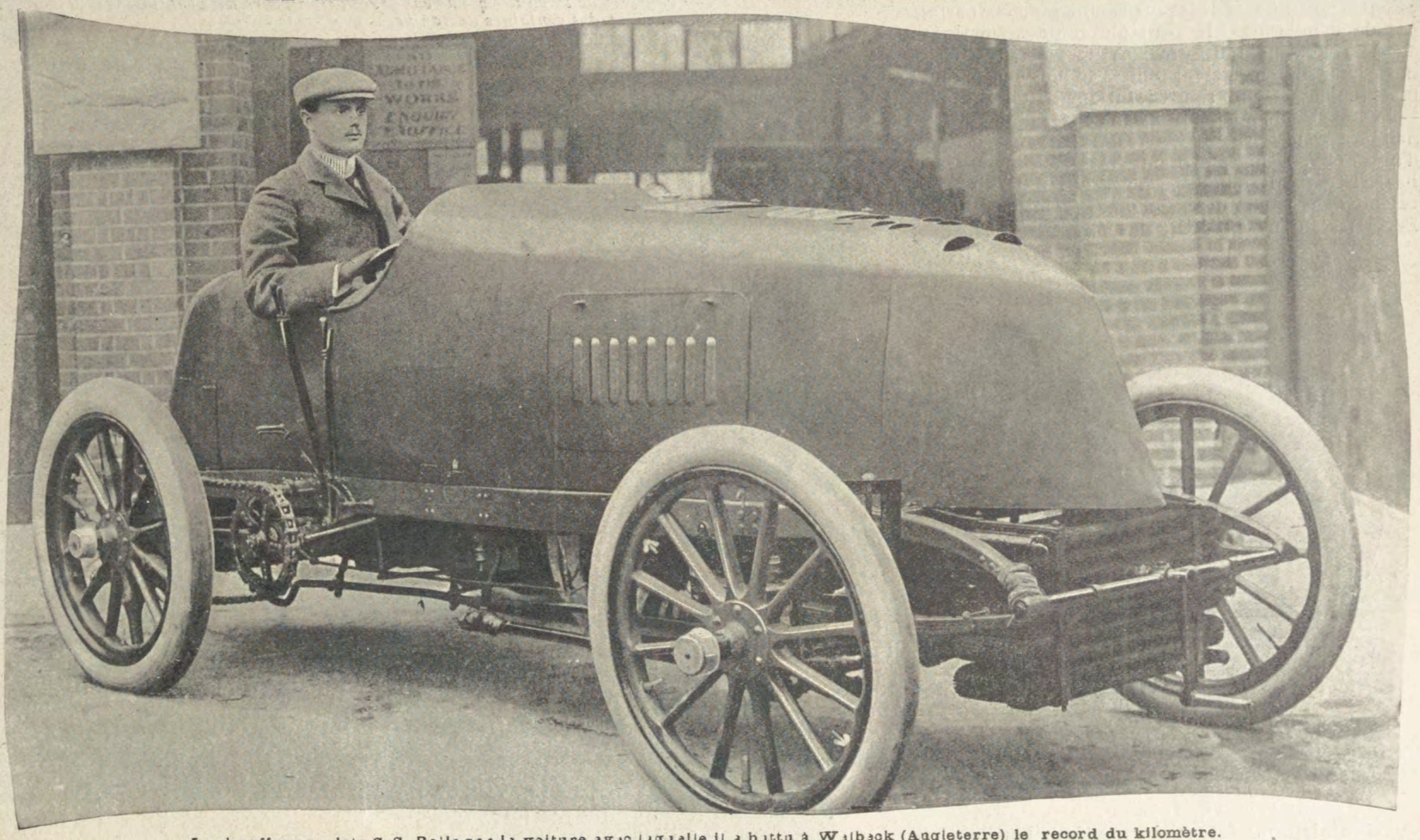
FRANC PICARD.



Dans l'enceinte réservée.
Après la victoire de Mater, M. Caillault félicite son entraineur, R. Carter Junior.

La Chine (Mac Intyre) à M. Deschamps. *Mater* (Ransch) à M. Caillault, arrivée 1re. *Yildiz Kiosk* (O'Connor) — au comte de Pourtalès.
La sortie des concurrents du Handicap Limité. — 20.000 fr. — 2.400 m.

LE CHAUFFEUR ANGLAIS C. S. ROLLS & LE RECORD DU KILOMÈTRE



Le chauffeur anglais C. S. Rolls sur la voiture avec laquelle il a battu à Welbeck (Angleterre) le record du kilomètre.

Le chauffeur anglais bien connu S. C. Rolls, qui battit déjà l'an dernier le record du kilomètre à Welbeck, vient de renouveler cette performance ces jours derniers sur la route désormais classique de la propriété du duc de Portland. Rolls a couvert le kilomètre lancé en 26 s. 2/5, ce qui représente la vitesse fantastique de 136 kil. 440 à l'heure, et bat de 1/5 de seconde le temps fait à Ostende par Rigolly, en palier. On sait que la route de Welbeck présente une légère montée et une légère descente, celle-ci un peu plus longue. Les records qu'y ont établis Jarrott et Rolls n'ont donc pu être homologués.

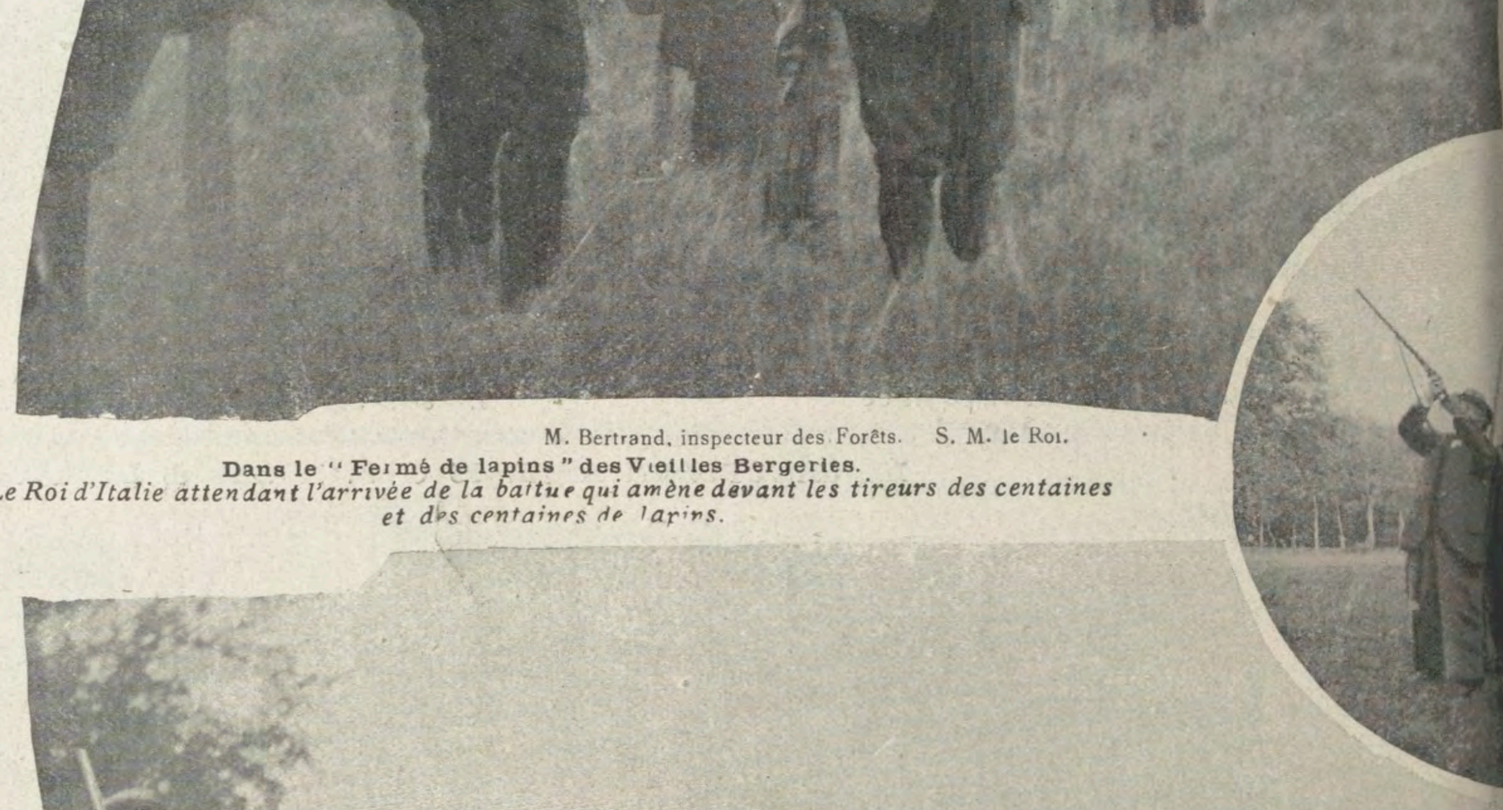
La Chasse du Roi d'Italie

S. M. le Roi d'Italie est un grand chasseur, aussi le Président de la République lui a-t-il offert une grande chasse dans les tirés de Rambouillet. Neuf fusils seulement prirent part à la chasse qui fut conduite par le lieutenant-colonel Lamy et avait été préparée par MM. Bertrand, inspecteur, et Jeannerat, garde général des forêts, qui ont succédé dans la direction des chasses présidentielles de Rambouillet à M. Leddet, aujourd'hui conservateur des forêts. Le lieutenant-colonel Lamy a tenu à montrer à S. M. le Roi d'Italie les divers modes de chasses en battue pratiqués en France ; ce fut d'abord, au rond-point de la Chasseuse, une battue volante. Rabatteurs et gardes forestiers étant intercalés entre les chasseurs s'avançaient et poussaient devant eux le gibier qui était arrêté par des banderoles. Il avait plu toute la matinée ; aussi les faisans, qui formaient les pièces de résistance de la chasse, étaient rentrés au bois et le premier tableau s'en ressentit ; puis ce fut une battue sur place — les rabatteurs poussant devant eux le gibier qui venait passer au-dessus de la tête des chasseurs — suivie d'une nouvelle battue volante vers la route Ducambard. Il est à Rambouillet un « fermé de lapins », célèbre dans le monde des chasses, celui des Vieilles Bergeries, qui ne comprend pas moins de 15 hectares;

S. M. le Roi. | Le Président Loubet. | M. Jeannerat garde général des forêts.
M. Fallières, président du Sénat. | Le Lt Cl Lamy, qui a dirigé la chasse. | Le Gl Dubois. | M. Bertrand, inspecteur des Forêts.

Au rond-point de la Chasseuse, avant le départ pour les battues

Le Roi, enveloppé dans un vaste mac-farlane, fait remarquer au Président Loubet qu'il est assez habitué à chasser par le mauvais temps et qu'il ne craint pas la pluie.



M. Bertrand, inspecteur des Forêts. S. M. le Roi.

Dans le "Fermé de lapins" des Vieilles Bergeries.

Le Roi d'Italie attendant l'arrivée de la battue qui amène devant les tireurs des centaines et des centaines de lapins.

Entre deux battues.

En attendant les voitures, le Roi d'Italie félicite le Président de la République pour la parfaite organisation des chasses de la Présidence.

plus de trois cents furent abattus, dont bon nombre par M. Loubet qui excelle dans ce tir très spécial et assez difficile. Et la chasse se termina par de nouvelles battues dans le tiré des Plaisirs. M. Loubet, nous

Un doublé de faisans par le Roi d'Italie, dans le tiré des Plaisirs.

Un "bouquet de faisans" vient de s'enlever, S. M. le Roi abat un coq du premier coup.

Le Président de la Républiq... de longueur, tire et tue ... hauteur.

talie à Rambouillet

G[l] Dalstein. M. Grange-Dauphin, chargeur du Roi. M. Bertrand. S. M. le Roi.

Un tacticien près de la route de la Faisanderie.

S. M. le Roi d'Italie n'aime pas les photographes et M. Hennion s'aperçoit que le photographe de la Vie au Grand Air *a enfreint la consigne.*

d amateur des coups n passant à grande

Le « Coup du Roi » ur une poule.

Du second coup de fusil S. M. Victor-Emmanuel fait le " Coup du Roi " sur une poule

avons déjà eu l'occasion de le dire, est un adroit tireur, gaucher, mais le Roi d'Italie, s'il n'a pas la pratique du tir du lapin, excelle dans celui du faisan, et il

G[l] Dalstein. M. Grange-Dauphin, M. Bertrand. M. Loubet S. M. le Roi. chargeur du Roi.

Pendant une battue au rond-point des Malnones.

Le Président de la République prévient S. M. le Roi que dans la " battue qui vient " il y aura certainement du chevreuil. En effet le Roi, quelques instants après, en tua deux.

a réussi, à plusieurs reprises, des « doublés » en coups de longueur. Une remarque : S. M Victor-Emmanuel, qui fut le « roi de la chasse », est peut-être celui de tous les chasseurs qui brûla le moins de cartouches ; le roi, qui tire juste et loin, ne brûle pas de « poudre aux moineaux ».

Le tableau a été de 681 pièces, 382 faisans, 244 lapins, 6 chevreuils, 5 perdreaux, 3 lièvres et 1 pivert, joli résultat pour cinq battues qui durèrent un peu plus de trois heures; le Roi, pour sa part, abattit 130 pièces. C'est le Président Loubet qui tua le malheureux pivert et le pivert est classé parmi les oiseaux utiles à l'agriculture! Le Président n'a point montré l'exemple, et son garde porte-carnier aurait fait son devoir en lui infligeant un procès-verbal pour destruction d'oiseau utile, et je suis persuadé que M. Loubet qui fut, au Sénat, un des grands défenseurs des petits oiseaux, aurait trouvé la chose toute naturelle; dans le feu de la chasse, ces... accidents arrivent à d'autres qu'au Président de la République, qui, lui, au moins, avoue son crime en faisant figurer le pivert au tableau.

PAUL MÉGNIN.

(Cl. Léon Bouet.)

M. Bertrand, inspecteur des Forêts. | M. Loubet | Le Roi d'Italie. | Le Lieutenant Général Brusati. | Le capitaine Leonardi di Casalino.

Le tableau de la première battue.

Rabatteurs et gardes apportent le gibier tué pendant la première battue. Les rabatteurs portent la nouvelle tenue, complet toile gris clair, guêtres de même nuance et casquette plate en toile cirée blanche avec cocarde tricolore. Le Président admire un beau brocard qui a été tué par le Roi.

AU PARC DES PRINCES

Dangla recordman de l'heure • Le Challenge de la "Vie au Grand Air"

La réunion organisée dimanche dernier par le Vélodrome du Parc des Princes a pu se dérouler sans encombre et son programme, qui comprenait entre autres le Challenge de la Vie au Grand Air, *a été exécuté en entier avec un plein succès.*

✣ ✣ ✣

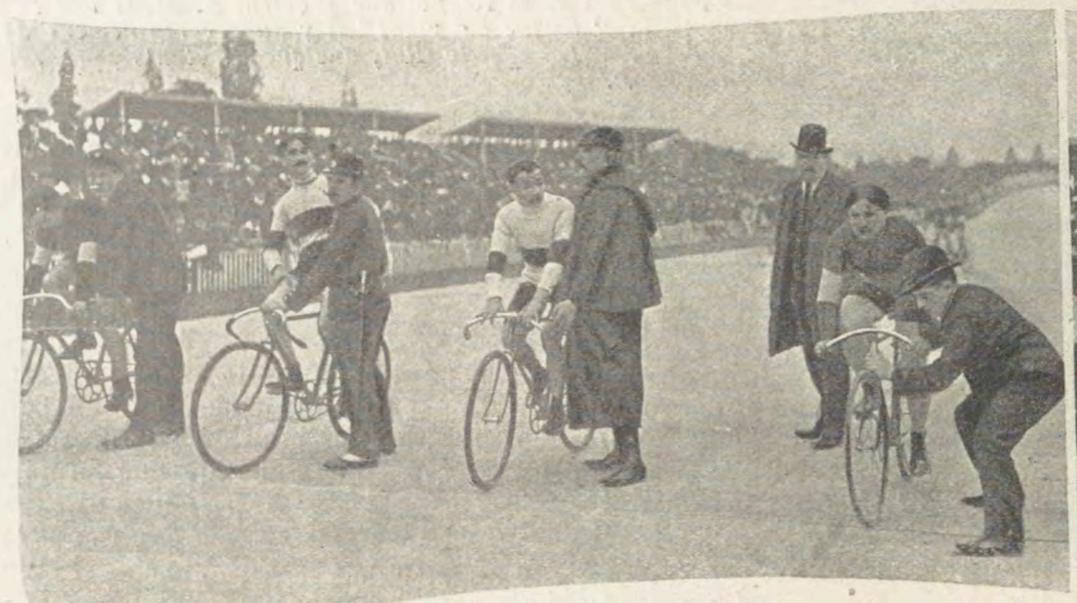
Nous l'avons échappé belle, dimanche dernier, car l'affreux temps qui a désolé toute la matinee menaçait de gâter la journée entière; heureusement le ciel s'éclaira, la pluie voulut bien faire trêve, ce qui permit de mener à bien une réunion qui vit encore s'accomplir une belle prouesse.

Dangla | Contenet | Tommy Hall

Le départ de la course de l'heure.

Le programme, très varié, comprenait une course de l'heure, une course scratch, deux courses de tandems, une scratch et un handicap, enfin le Challenge de la *Vie au Grand Air*.

La course de l'heure mettait en présence trois de nos plus remarquables spécialistes, les Français Contenet et Dangla et l'Anglais Tommy Hall.



Le départ de la 1re demi-finale du Challenge de la *Vie au Grand Air*.

Le départ de la 2e demi-finale du Challenge de la *Vie au Grand Air*.

Les coupe-vent, qui soulèvent en ce moment tant de discussions au sujet de leur maintien ou de leur suppression, étaient autorisés, aussi avait-on l'espoir de voir encore élever le record de l'heure que Tommy Hall avait porté récemment au chiffre formidable de 84 kil. 140 m.

Cet espoir ne fut pas déçu, mais celui qui accomplit cet exploit fut peut-être celui sur lequel on comptait le moins pour cela. En effet, on s'accordait à escompter une lutte acharnée entre Tommy Hall et Contenet, et ce fut au contraire Dangla qui les mit d'accord en les battant tous les deux et en s'attribuant, en outre, le record si envié, couvrant la distance de 84 kil. 577 m. Contenet se plaçait second avec 81 kil. 665 m., tandis que Tommy Hall ne couvrait que 74 kil. 666 m.

Il est vrai de dire à la décharge de ces deux derniers que la faute de leur performance médiocre est imputable à leurs entraîneurs, dont les machines ne voulurent pas marcher convenablement. Là sera toujours le désolant imprévu des courses avec entraîneurs mécaniques, jusqu'au jour où on aura trouvé des moteurs infaillibles pouvant marcher à l'allure exigée par les concurrents, et exempts de pannes qui gâtent et annihilent les plus belles performances. Nous n'en sommes malheureusement pas encore là!

Quant à supprimer les coupe-vents, à quoi bon, en vérité, agiter encore cette question du "vrai sport" qui, soulevee l'an dernier, n'aurait pas dû sortir des catacombes de l'oubli.

Si nous voulons du "vrai sport", il faudrait réaliser un vélodrome où chaque concurrent, sans aucun entraîneur, courrait sur une piste à lui seul réservée, tandis que les autres défendraient leur chance sur des pistes parallèles. Cet idéal restera toujours dans le domaine de la théorie.

Aussi faut-il considérer comme une chimère l'espoir qu'on travaillera maintenant à abaisser les vitesses en course de demi-fond, et la suppression des coupe-vents ne tend pas à un autre but. Ce serait d'abord assez paradoxal, puisqu'on a habitué les spectateurs à la vitesse, et qu'on les attire en leur faisant entrevoir des vitesses toujours plus grandes, de vouloir aujourd'hui les priver du plaisir de voir battre chaque semaine le record de l'heure. Et puis qui sait si, même sans coupe-vent, on n'arriverait pas bientôt à des vitesses aussi considérables?

Que ferait-on alors? On agiterait encore à nouveau la question du "vrai sport" et nous reviendrions à l'entraînement humain, que trop volontiers nous nous imaginions gisant concession à perpétuité — sous les virages du défunt vélodrome de la Seine.

Passons, ce serait trop gai!

La course scratch a été brillamment enlevée par Eros, devant le petit champion de France Millo, qui a confirmé sa victoire du jeudi précédent à Buffalo en battant de nouveau Daerflinger et Bourotte et, en outre, Heller.

Dangla, vainqueur de la course de l'heure, couvrant 84 kil. 577 m et battant de 437 mètres le précédent record détenu par Tommy Hall.

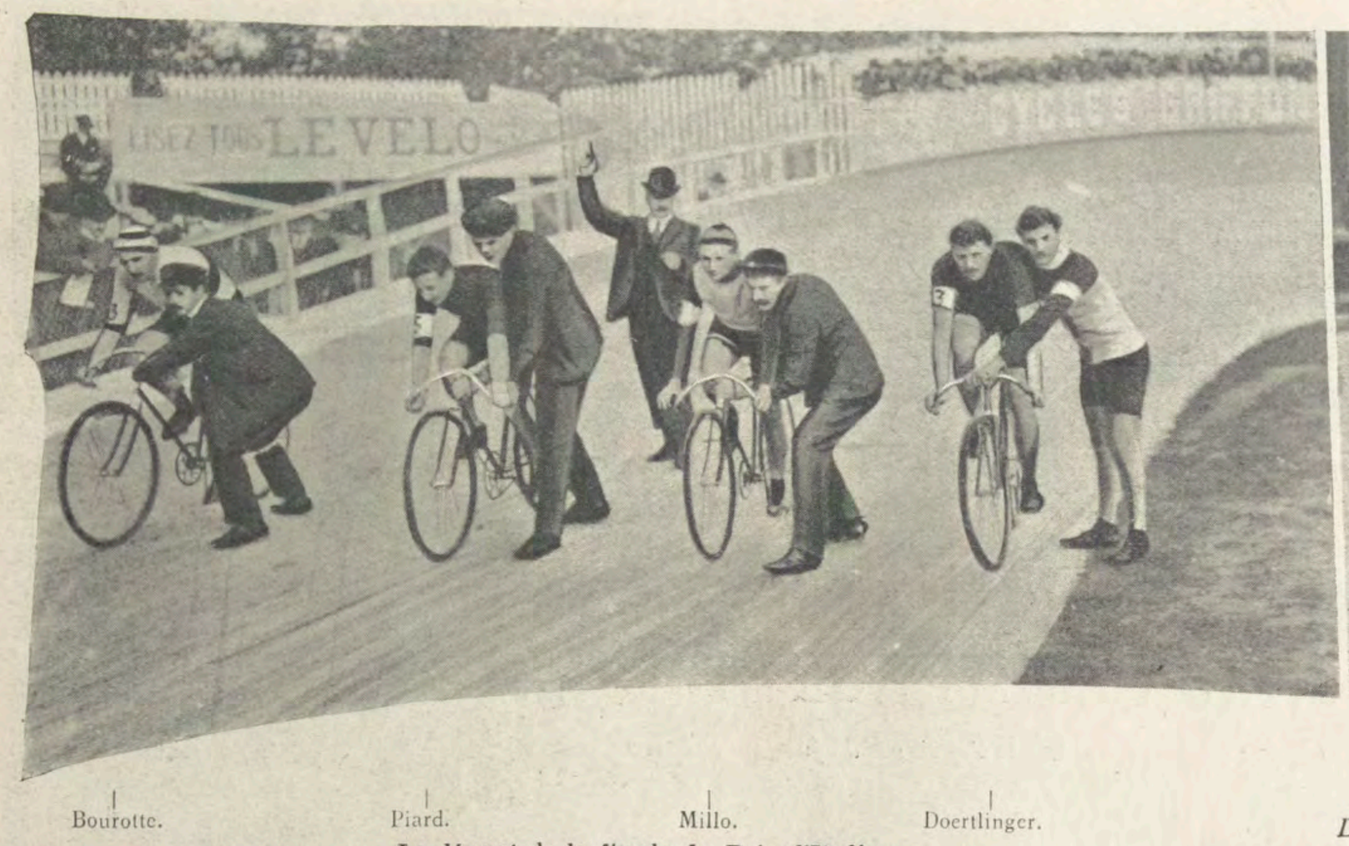
Les deux courses de tandems, l'une scratch et l'autre handicap, ont été enlevées par l'équipe Mayer-Heller, sensiblement supérieure à ses rivales, et qui a couru très judicieusement. Il en a été autrement dans le handicap pour plusieurs équipes qui, au lieu de profiter de leur avance, ont attendu les scratchmen, alors une fois rejointes, elles étaient irrémédiablement battues.

Le Challenge de la *Vie au Grand Air* a donné lieu à des luttes acharnées entre les concurrents désireux d'assurer à leur club la possession du magnifique objet d'art qui en était la récompense.

Après des séries et deux demi-finales, la victoire est revenue au Véloce-Club Levallois, représenté par Pottier et Bonnet contre Bachmann et Ernest représentant le Véloce-Club International.

Entre temps s'est faite l'arrivée des coureurs de la course pédestre Marathon-Amateurs. Si tous les favoris n'étaient pas au poteau, du moins ne peut-on dire que la faute ne leur en revenait pas. En course à pied, sport sincère et exempt d'artifices, on ignore encore l'entraînement mécanique.

ERNEST MOUSSET.



Bourotte. Piard. Millo. Doertlinger.

Le départ de la finale du Prix d'Italie.

L'arrivée de la finale du Prix d'Italie.
Doertlinger, arrivé 1er, est déclassé pour avoir gêné ses adversaires à la suite d'une embardée.

Le Prix d'Italie à Buffalo

S'associant aux réjouissances publiques qui ont signalé le passage à Paris du roi et de la reine d'Italie, le Vélodrome Buffalo a ouvert ses portes, le mercredi de la semaine dernière, pour y donner une réunion exceptionnelle.

✣ ✣ ✣

L'ASSISTANCE était très clairsemée le mercredi 14, au Vélodrome Buffalo, malgré un programme cependant fort intéressant.

On y trouvait, en effet, une course ouverte appelée « Prix d'Italie » et qui mettait aux prises quelques coureurs connus, entre autres Ellegaard. Il y avait en outre un match de 50 kilomètres entre Tommy Hall et Contenet, les deux éternels rivaux, enfin une course de motocyclettes qui réunissait Maurice Fournier, A. Fossier et Cissac.

Tout d'abord, le Prix d'Italie fut gâté par plusieurs incidents. Ellegaard fut éliminé dans sa série par excès de confiance. Profitant d'un moment favorable, Doertlinger s'échappa et, malgré un magnifique retour, Ellegaard n'arriva que second.

Dans la finale, Doertlinger, qui était parti au moment opportun, semblait gagner, lorsque, dans le dernier virage, il fit une telle embardée qu'il chassa à l'extérieur Bourotte, Millo et Piard, ce qui lui valut d'être mis hors de course.

Les incidents continuèrent avec le match Tommy Hall-Contenet. Après un premier essai où Tommy Hall, parti second, était parvenu, grâce à un effort inouï, à prendre la tête, sa chaîne sauta par-dessus le pignon. Il dut s'arrêter, et Contenet l'attendit. Un second départ fut donné, Tommy Hall reprit encore l'avantage et filant à une allure insensée, gagnait peu à peu du terrain. Alors, son entraîneur eut une panne et Contenet en profita pour prendre la tête. Hall, retrouvant un entraîneur, se mit à sa poursuite, mais il eut bientôt une seconde panne et renonça définitivement à la lutte. Contenet se voyant seul, s'arrêta au trentième kilomètre.

La réunion se terminait par la traditionnelle course de motocyclettes. Celle-ci sortait de la banalité, car elle mettait en présence Maurice Fournier, Fossier et Cissac. La machine de ce dernier n'ayant pas fonctionné, la lutte s'est réduite à un duel entre les deux premiers qui nous donnèrent un spectacle émotionnant.

Fournier montait l'énorme machine à 4 cylindres, avec laquelle il a gagné le Championnat du Monde, tandis que Fossier avait une petite motocyclette de 3 chevaux qui ne pesait pas 50 kilos. Fournier poursuivit son rival, tel un chat courant après une souris. Il le rejoignit à moitié de la distance, mais dut renoncer à le passer, tant la petite machine se défendit vaillamment. A une seconde attaque, après une lutte coude à coude de plusieurs tours, la force l'emporta et Fournier prit la tête, faisant les 10 kilomètres sans pousser en 6 m. 39 s. et battant le record de Buffalo.

Bourotte, classé 1er dans le Prix d'Italie.

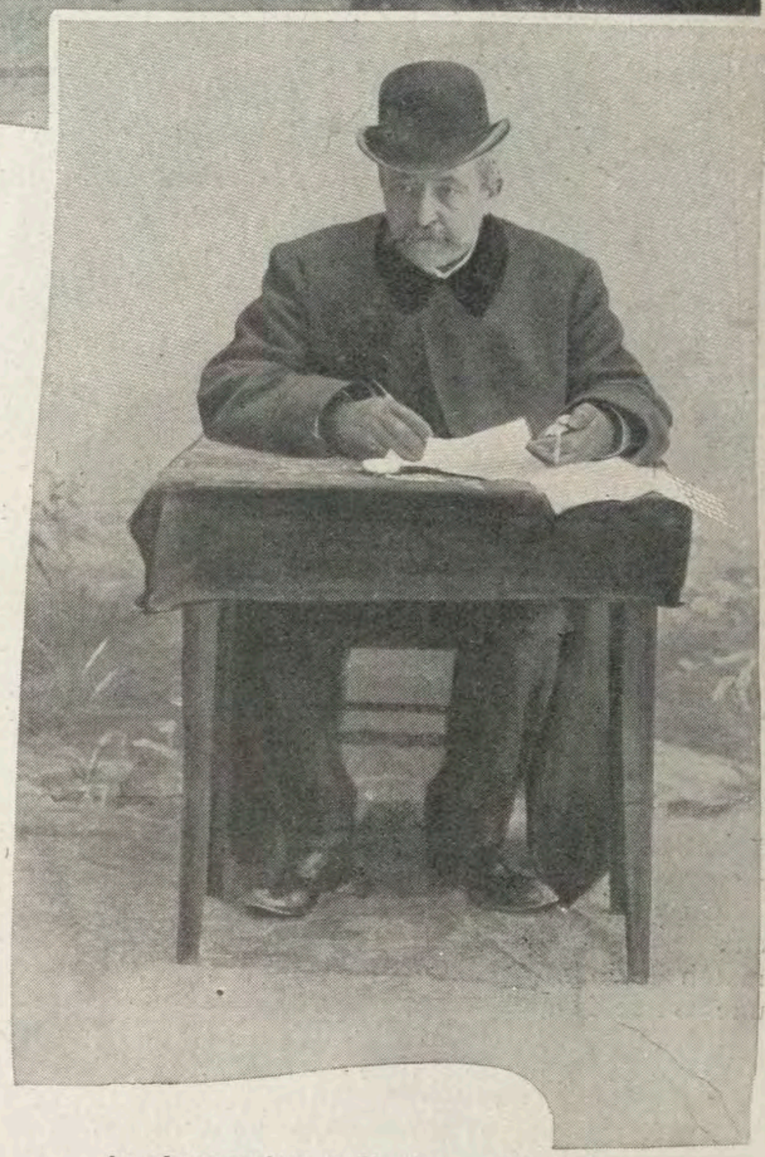
Le lendemain, eut lieu une course pour la belle médaille donnée par notre grand confrère italien, *la Stampa*, pour le Prix d'Italie, et que Bourotte avait galamment refusée. L'épreuve en trois manches se termina par la victoire de Millo, précédant Doertlinger, Bourotte et Piard. Il était décidément écrit que le coureur alsacien ne remporterait pas la médaille !

ERNEST MOUSSET.

Le match Contenet-Tommy Hall, 50 kilomètres.
Tommy Hall et Contenet derrière leurs entraîneurs dans un virage.

Au chronomètre ordinaire. - Le départ.
« Attention... Partez ! » dit M. Gaudichard. On a comparé les deux montres au départ et on les comparera de nouveau à l'arrivée.

La voiture est partie.



Au chronomètre ordinaire. — L'arrivée.
M. Tampier vient d'arrêter sa montre et de lire sur le cadran le temps. Il l'inscrit, mais il ne connaît pas le temps du départ. Il lui faut attendre la feuille de départ, et en avant les calculs !

LES JUGES DE L'AUTOMOBILE

Le CHRONOMÉTRAGE

Chaque sport a ses juges. Lorsqu'il s'agit de juger de la valeur d'un effort qui se produit dans le même temps et qui s'inscrit sur des longueurs, il suffit d'un juge ayant l'œil clair et rapide. Courses de chevaux, courses à pied, courses de bicyclettes, tout se résume en somme là. Mais lorsque dans un sport comme l'automobile, on lutte les uns derrière les autres, en cherchant à se prendre du terrain, il n'y a qu'un juge, c'est celui qui constate les intervalles de temps entre les départs et les arrivées. Cela présuppose en somme deux juges, et c'est la philosophie du chronométrage en automobile. Le chronométreur, c'est le juge.

◓ ◓ ◓

C'est quelque chose de bien curieux et de bien moderne que la mesure du temps. Je ne crois pas que si développée qu'ait été la science de jadis, elle se soit attaquée, fût-ce en passant, à ce problème. On a constaté le temps, on ne l'a point mesuré, ce qui est toute autre chose, car la constatation implique simplement un besoin de savoir ce qui est dans les bornes de ce qu'on connaît déjà, tandis que la mesure implique tout de suite un esprit de recherche de ce qu'on n'a pas encore, pour l'appliquer à ce qu'on a déjà.

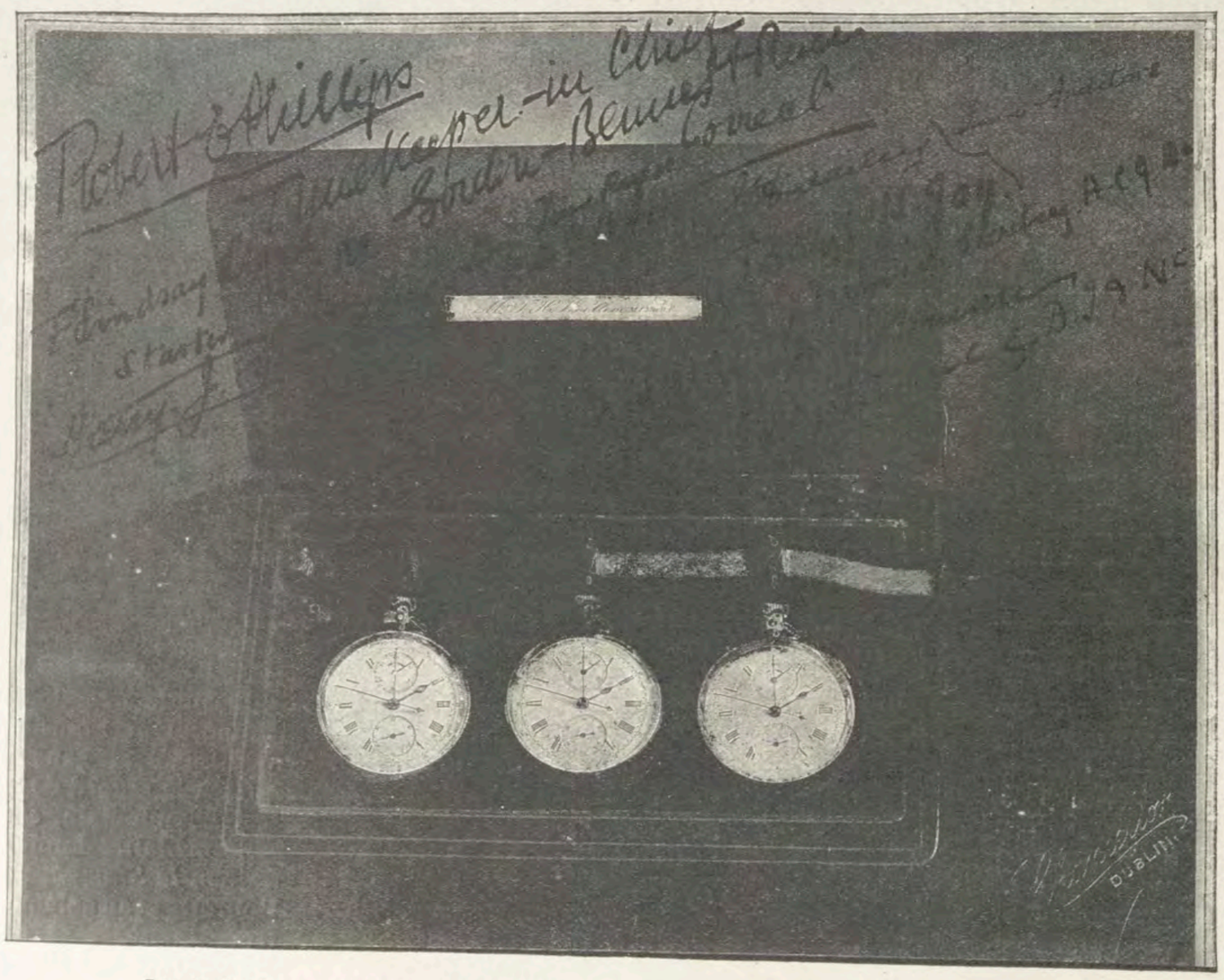
Je n'ai pas l'intention de faire à mes vieux lecteurs, amis de la *Vie au Grand Air*, que j'ai déjà peut-être entraînés souvent dans d'obscurs et étroits chemins, un cours de philosophie, mais puisque aussi bien il n'est pas au monde chose si légère et si futile qui n'ait au fond d'elle-même une sérieuse et très essentielle raison, peut-être pourrions-nous chercher et trouver, sans trop d'effort, celle qui consiste, douce manie, à chercher aux gens des cinquièmes de seconde, ce qui deviendra bientôt, j'en suis certain, le très moderne synonyme de chercher la petite bête.

Deux voitures, deux chevaux, deux cyclistes, deux n'importe quoi partent ensemble et luttent de vitesse. Vous les jugez à l'arrivée. Vous vous collez l'œil à un viseur qui ne vous laisse voir successivement que l'un après l'autre les deux lutteurs.

Le cinquième de seconde, c'est au fond l'histoire du juge qui se colle l'œil à un viseur.

Si les deux adversaires ne sont pas partis ensemble, et en automobile il ne peut en être autrement, il faut cependant juger leur effort, et comparer exactement la distance qui les sépare au départ de celle qui les sépare à l'arrivée. Le problème est impossible, c'est pourquoi on le tourne et l'on constate le temps qui les sépare au départ et le temps qui les sépare à l'arrivée.

Ce temps-là d'ailleurs, c'est de l'espace. C'est l'espace des aiguilles d'une montre, c'est la comparaison d'un mouvement régulier, celui des aiguilles d'une



Les trois chronomètres accouplés qui ont fonctionné à la Coupe Gordon-Bennett.
Cet ingénieux dispositif est l'invention de MM. Stauffer et fils. Les chronométreurs officiels anglais et français ont revêtu de leur signature la photographie que nous reproduisons ci-dessus.

A l'appareil Mors. — Le départ.
Le chronométreur, M. Gaudichard, après avoir dit : « Partez ! » regarde à son chronomètre si le concurrent ne dépasse pas les cinq secondes qui lui sont accordées. Il appuie sur le contact qui déclenche la montre placée à l'arrivée.

A l'appareil Mors. — L'arrivée.
M. Tampier presse le bouton de contact au moment où passe la voiture sur la ligne d'arrivée et arrête la montre. Il n'a plus qu'à lire sur la montre le temps qu'elle accuse, puis remettre à zéro, et téléphoner de lancer un autre coureur.

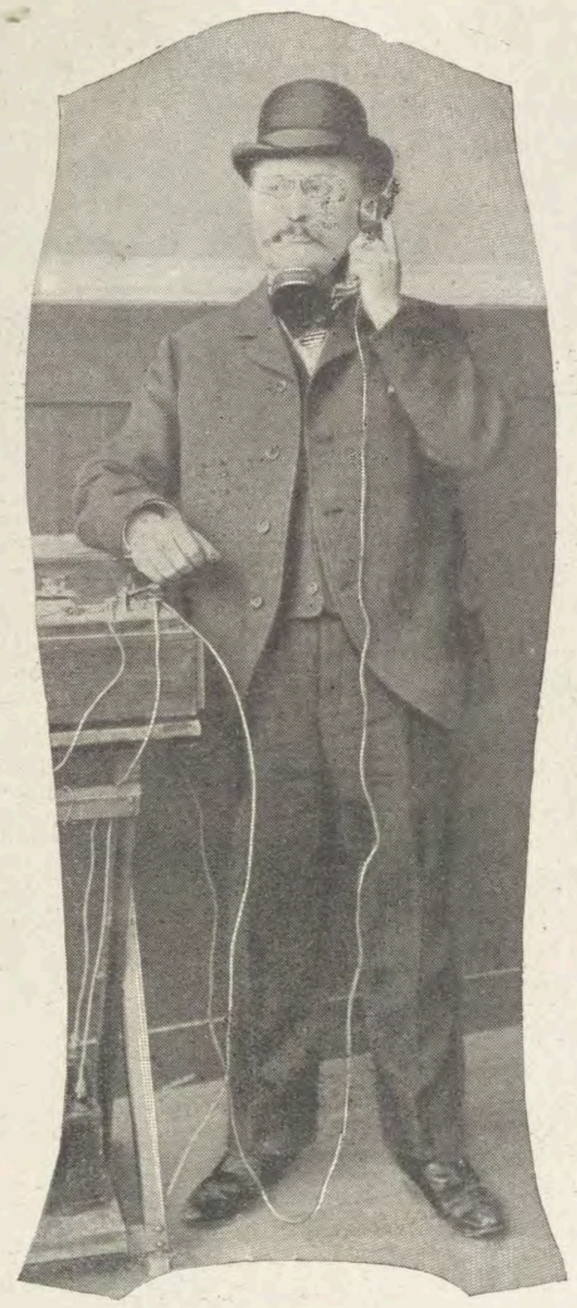
montre bien réglée, d'un chronomètre avec les deux mouvements irréguliers entre eux des deux voitures. L'espace qui les sépare, c'est l'espace que laissent entre les chiffres noirs du cadran les agiles, légères et régulières trotteuses des montres, et voilà pourquoi, l'œil fixé sur son chronomètre et cherchant les cinquièmes de seconde, le chronométreur juge l'arrivée sur son cadran et, dans l'espace réduit de ces cinquièmes de seconde, juge l'effort qui s'est inscrit sur la route droite et blanche où la seconde, ce tic tac que nos aïeux percevaient à peine, s'accuse aujourd'hui par bonds de 40 mètres aussi rapides et aussi prompts que la pensée.

Et dès lors, on a compris et deviné d'avance toute l'histoire du chronométrage. La première pensée qui vint à ces juges fut certainement de regarder si leurs montres étaient d'accord, et de noter leurs indications. C'est le chronométrage primitif, celui qui juge les minutes et qui, nous parlons de bien peu de temps, stipule que les chronométreurs, s'ils ne peuvent se voir et comparer leurs instruments, les règlent à l'heure intérieure des gares.

Puis le premier chronométrage scientifique apparaît. Les deux chronométreurs font partir ensemble leurs montres, d'abord au doigt en comptant, puis bientôt en appuyant l'un contre l'autre les deux déclics des montres, afin qu'on les pousse pour ainsi dire d'une seule et même main au départ de cette course du temps, comme l'on pousserait les deux concurrents qui vont y prendre part.

On s'est d'ailleurs bientôt aperçu que cela ne suffisait pas encore. Les chronomètres sont l'œuvre des hommes, soumis à des hommes. Le chronométrage d'une course ne consiste pas seulement à les laisser courir; il faut sans cesse arrêter une aiguille, la faire repartir.

Bref, on s'est aperçu que les chronomètres, à la fin d'une journée mouvementée, pouvaient accuser entre eux de légères variations. Oh! ne croyez pas qu'il s'agisse même d'une seconde. Quelquefois c'est un cinquième de seconde, un pauvre cinquième,



Allô! Allô!
« Le coureur est arrivé. La route est libre. — Quel temps? — 26 sec. 2/5. — Le record est battu? — Oui. — Peut-on envoyer le suivant? — Envoyez! — Le n° 62 part. — Bon! le chronomètre est déclenché. »
(A l'appareil, M. Pottier, l'ingénieur électricien de l'usine Mors.)

auquel on ne peut trop guère reprocher de s'être égaré au milieu de six heures, c'est-à-dire 360 minutes, 2.160 secondes, 10.800 cinquièmes. En oublier un ou en mettre un de trop sur 10.800 en les comptant en six heures, ce n'est réellement pas un crime.

Cela n'a même aucune importance s'il s'agit d'une longue course où le vainqueur gagne de 15 à 20 minutes, c'est-à-dire de 1.200 secondes ou de 6 000 cinquièmes. Quel est l'instrument qui juge et règle à 1/6000 près?

Mais voilà qu'il s'agit d'une course ou d'un record du kilom. où le vainqueur gagne de 1/5 de seconde.

Que va faire le juge, c'est-à-dire le chronométreur?

On a cherché par bien des moyens à tourner la difficulté en Angleterre. Lors de la dernière Coupe Gordon-Bennett, MM. Stauffer et fils avaient imaginé un fort ingénieux dispositif qui faisait partir trois chronomètres à la fois, et corrigeait ainsi l'erreur possible en prenant une moyenne.

C'est parfait pour les courses de longue distance, mais pour les courses de petite distance nous avons mieux encore, et l'appareil Mors que nous représentons avec MM. Tampier et Gaudichard, les chronométreurs bien connus, est certainement l'idéal du genre.

Il n'y a plus qu'une montre. Ainsi donc, qu'elle retarde ou qu'elle avance, le jugement est le même pour tous. Elle est remise à zéro chaque minute environ, ce qui fait que pour varier de 1/5 de seconde par minute, il faudrait une montre qui varie de 60/5, soit 12 secondes par heure, et 288 secondes, soit près de 5 minutes par jour.

Or, on garantit facilement cela pour les montres ordinaires.

Nous avons donc cette fois le juge, le juge unique et exact, qui n'a ni la possibilité ni même le temps de se tromper.

Le chronométrage est devenu la mesure la plus précise et la plus irrécusable de la valeur de l'effort.

GEORGES PRADE.

Le Championnat du Monde de Force

Bonnes
Champion du Monde de Force.

Le Championnat du Monde de Force vient de se terminer par la victoire d'ailleurs escomptée de notre champion national Bonnes. Quelques critiques qu'on ait pu faire sur cette épreuve — elle était d'ailleurs de taille à les supporter victorieusement — il reste indubitable que ce tournoi international, le premier du genre qui ait été disputé en France, a présenté un intérêt sportif de tout premier ordre. A ce titre il mérite d'être suivi chaque année. Nul doute d'ailleurs que la prochaine compétition ne provoque la venue parmi nous d'athlètes dont la réputation est énorme à l'étranger, et absolument inconnus des haltérophiles parisiens.

✣ ✣ ✣

Elisseïef
2e du Championnat du Monde.

Victorius
5e du Championnat, s'exerçant au jet de pierre.

J. Bonnes, champion du monde de force, tel est le résultat brutal de la superbe compétition qui vient de mettre en présence la fine fleur des athlètes professionnels français.

Bien qu'il n'eût pas suivi d'entraînement préalable, le champion de France a facilement triomphé des adversaires qui lui étaient opposés.

C'est là un résultat absolument régulier, car c'est bien le meilleur homme qui a triomphé. Certes, dans deux ou trois exercices Bonnes ne s'est pas classé premier, mais il a manifesté une supériorité incontestable et incontestée dans l'ensemble des mouvements imposés dans le championnat. Bonnes est donc — chose que nous savions de longue date et que le récent tournoi a confirmée — l'athlète le plus complet faisant à la fois beau et fort.

On chercherait vainement d'ailleurs un exécutant plus correctement élégant et plus classique.

Il est consciencieux dans son travail jusqu'à la méticulosité et il aime mieux ne pas chercher à faire plus lourd quand il approche de sa limite que de « truquer ».

Les circonstances ne l'ont d'ailleurs pas favorisé pendant la quinzaine qui vient de s'écouler. C'est ainsi qu'au cours de l'avant-dernière séance du championnat, où les concurrents avaient à exécuter l'arraché en barre à deux mains, il a été victime d'un incident bête qui l'a empêché de battre son propre record, qui est le record du monde dans cet exercice.

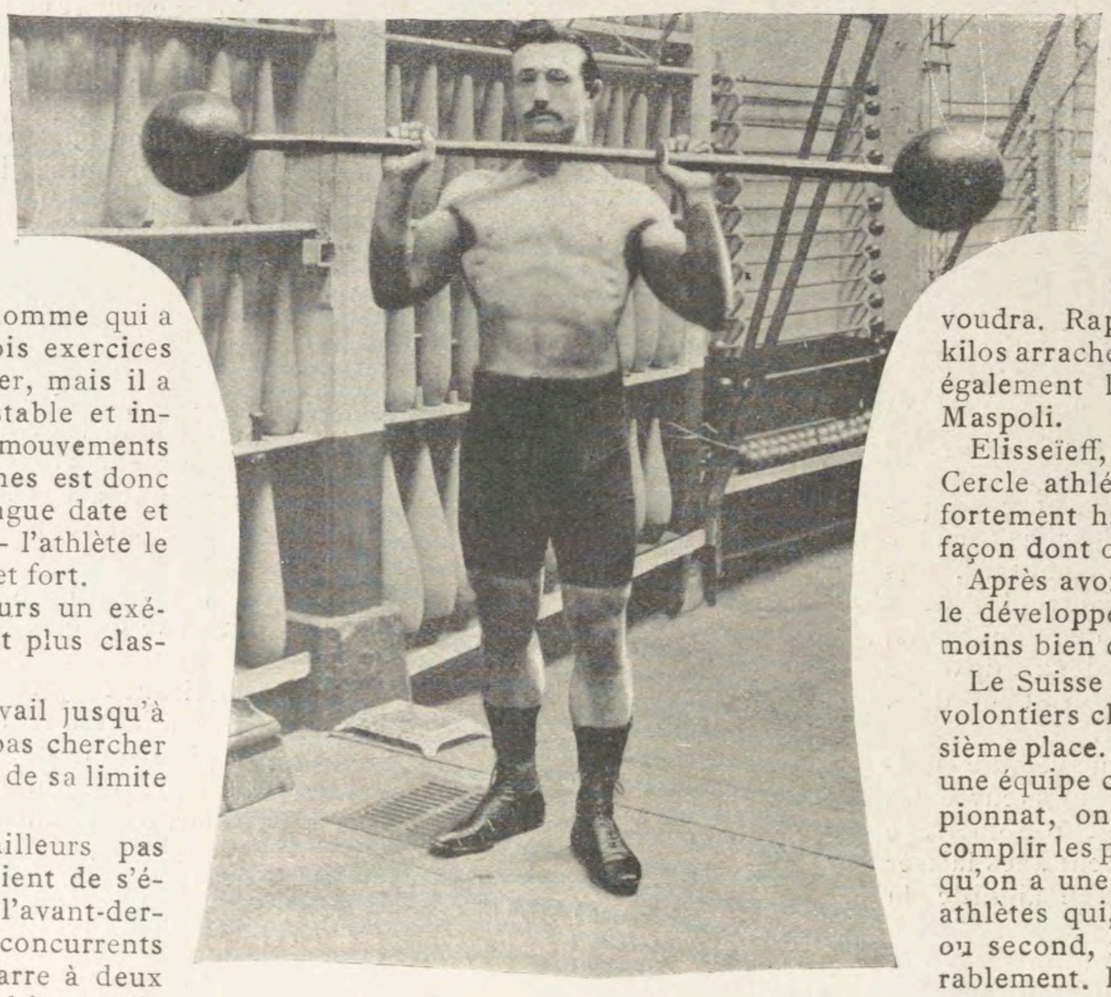
Après avoir été le seul à arracher les 210 et 220 livres, il s'est attaqué aux 230 livres, ce qui battait le record du monde. Au moment où il finissait de pousser la barre qu'il avait magistralement arrachée, son pied a glissé sur le tapis et il a dû rejeter à terre l'engin qu'il montait.

On peut dire, d'ailleurs, que ce record de 220 livres à l'arraché, Bonnes le battera quand il le voudra. Rappelons pour mémoire que ces 110 kilos arrachés à deux mains en barre constituent également le record du monde amateurs par Maspoli.

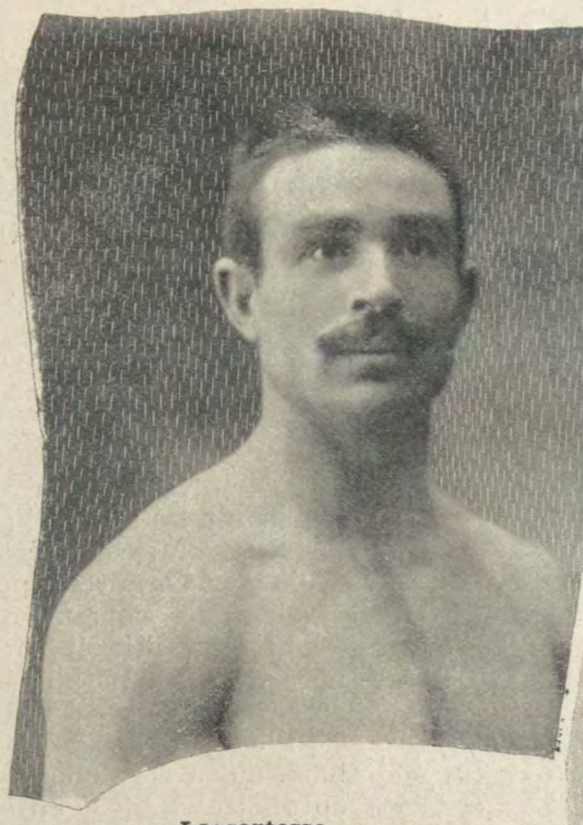
Elisseïeff, le Russe, tenu en haute estime au Cercle athlétique de Saint-Pétersbourg, a été fortement handicapé par son ignorance de la façon dont on travaille en France.

Après avoir brillé dans les bras tendus et dans le développé à droite, Victorius s'est trouvé moins bien disposé pour les autres mouvements.

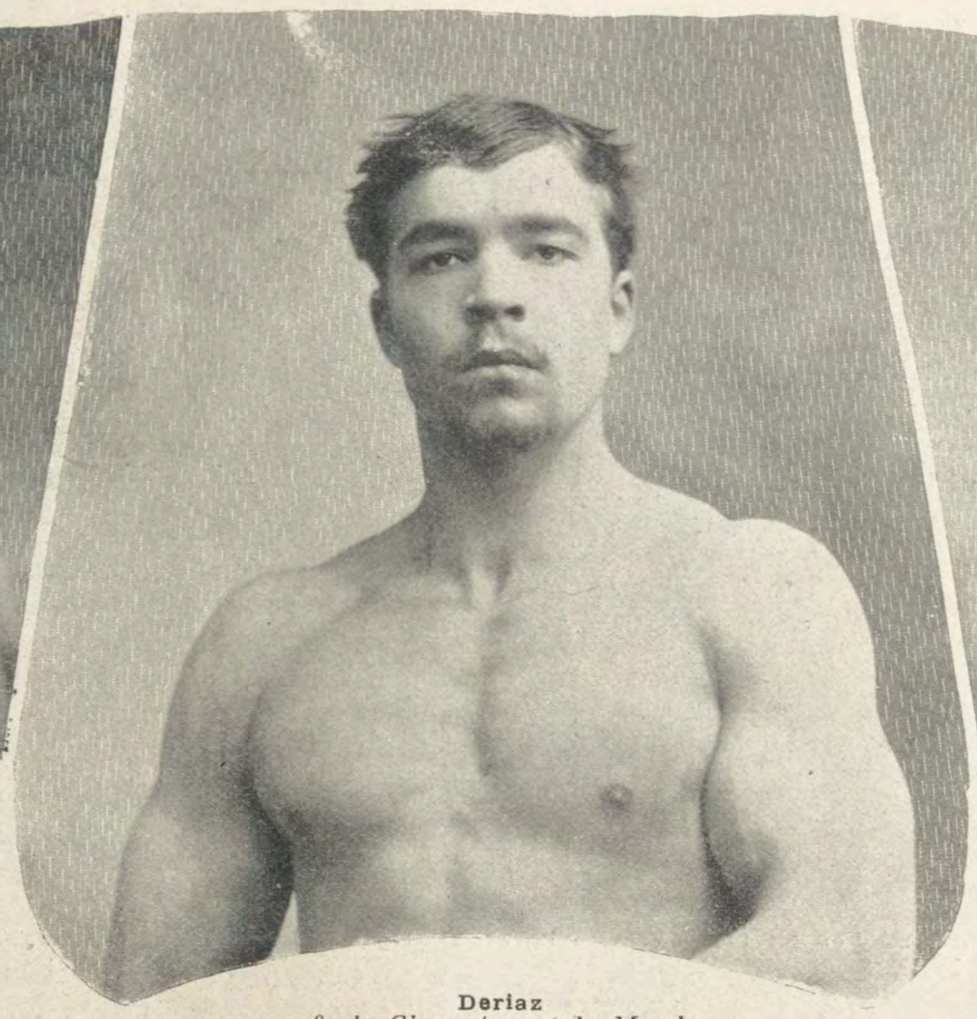
Le Suisse Deriaz, que ses partisans voyaient volontiers champion, n'a pu prendre que la troisième place. C'est un succès incontestable. Avec une équipe comme celle qui a disputé le championnat, on s'habitue si facilement à voir accomplir les performances les plus étourdissantes qu'on a une tendance à laisser dans l'oubli les athlètes qui, pour ne pas s'être classés premier ou second, n'en ont pas moins travaillé admirablement. Roumageon est de ce nombre. Ce tout jeune homme, encore inconnu hier, est doué d'une énergie surhumaine. Il a le cœur vraiment bien attaché et, quand il est obligé



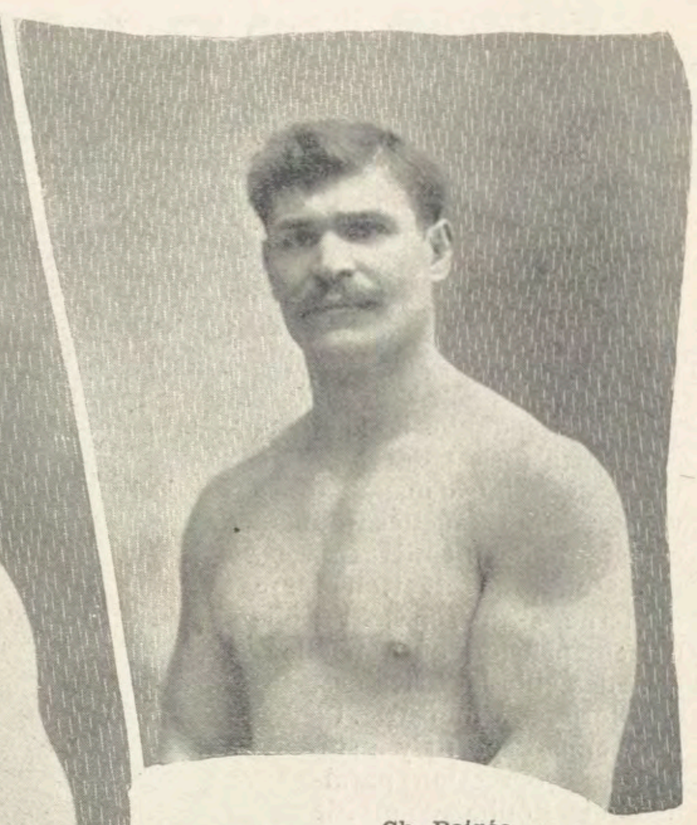
Roumageon
La révélation du Championnat, classé quatrième.



Lassartesse
6e du Championnat du Monde.



Deriaz
3e du Championnat du Monde



Ch. Poirée
7e du Championnat du Monde

d'abandonner un engin dont le poids se fait trop sentir, c'est que réellement il est obligé d'y renoncer, mais ce n'est que lorsqu'il a épuisé toutes les ressources que peuvent lui offrir ses muscles. Lassartesse, excellent lutteur, n'est pas précisément entraîné pour un championnat de force.

L'ultime soirée du championnat comportait un exercice dans lequel Bonnes excelle, le jeté en barre. Le nouveau champion du monde détenait et détient encore le record du monde avec 281 livres.

Handicapé par le travail excessif qu'il avait fourni en matinée et en soirée à l'Olympia, Bonnes surmené n'a pu jeter que 270 livres. Après avoir épaulé 4 fois la barre de 281 livres 1/2 et avoir presque réussi à la jeter au premier essai, il a dû s'en tenir là.

Terminons en donnant le classement du Championnat:

1er Bonnes (Français), avec 1679 points; 2e Elisseïeff (Russe), 1589 p.; 3e Deriaz (Suisse), 1588 p.; 4e Roumageon (Français), 1517 p.; 5e Victorius (Français), 1502 p.; 6e Lassartesse (Français), 1427 p.; 7e Poirée (Français), 1380 p.; 8e David (Français), 1291 p.; 9e Calvet (Français), 1201 p.; 10e Gonzalo (Espagnol), 952 p.

FIORAVANTI.

Une Course au trot de 820 kilomètres!

Coquette, à M. Souroubille, de Toulouse.
Arrivée 2e, a couvert les 820 kilom. en 56 h. 55 s. et a été classée 1re pour la course des 2 tours de piste.

Crick, à M. Carthe, négociant à Eauze (Gers).
Vainqueur de l'épreuve, a couvert les 820 kilomètres en 56 h. 46 s.

Frivole, à M. Souroubille, de Toulouse.
Arrivé 3e en 57 h. 2 s.

Ma Pensée, à MM. Jean Seguy et Castaing.
Arrivée 4e en 61 h. 22 s.

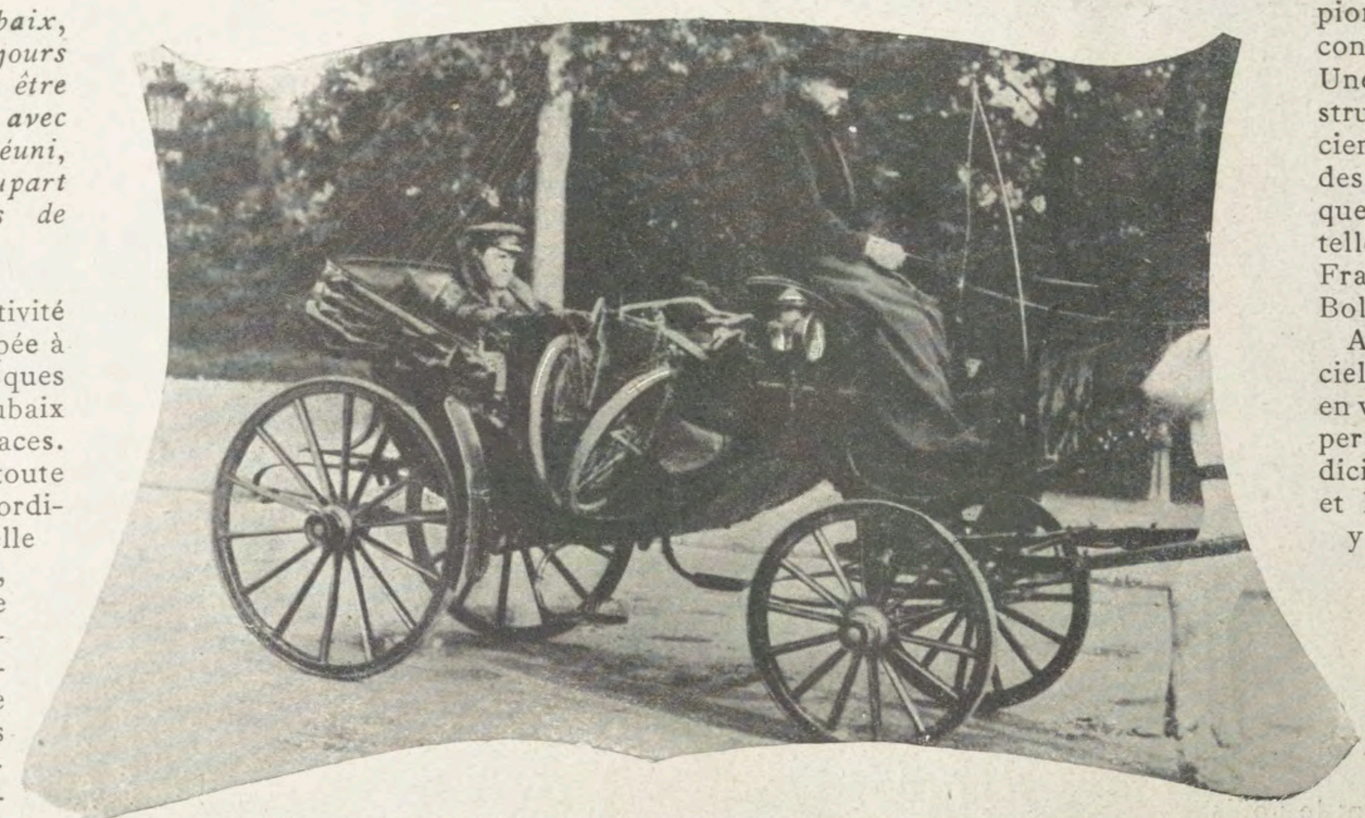
Les raids Bruxelles-Ostende, Paris-Rouen-Deauville, et la course annuelle de 600 kilomètres organisée par la Petite Gironde, *ont donné aux courses de fond pour chevaux attelés ou montés une impulsion grandissante. Une société de sport hippique de Toulouse, le "Trotting Toulousain", vient d'organiser une épreuve fort intéressante, une course de fond sur 820 kilomètres.*

LE GRAND PRIX DE ROUBAIX

Le Grand Prix de Roubaix, retardé de huit jours par la pluie, a enfin pu être couru dimanche dernier avec un grand succès et a réuni, comme d'habitude, la plupart des meilleurs coureurs de l'année.

◆ ◆ ◆

En dehors de Paris, l'activité sportive s'est développée à un haut point dans quelques villes, parmi lesquelles Roubaix occupe une des premières places. Cette cité, de création toute moderne, a dû son extraordinaire expansion, qui rappelle celle des villes américaines, à sa florissante industrie. Le mouvement sportif y a suivi une progression parallèle et Roubaix possède quelques Sociétés sportives très importantes, parmi lesquelles le Racing Club Roubaisien, vainqueur du Championnat de France de football contre le Racing Club de France. Une piste de 333 mètres, construite d'après le modèle de l'ancien vélodrome Buffalo, y a vu des réunions remarquables et quelques épreuves classiques, telles que le Championnat de France de 100 kilomètres et le Bol d'Or.



Jacquelin se rend en voiture au vélodrome avec sa cargaison de motocyclettes et de bicyclettes.

A côté de ces courses officielles, le vélodrome de Roubaix en vit naître une qui lui est bien personnelle et qui, par sa périodicité, l'importance de ses prix et la valeur des coureurs qui y figurèrent, prit la première place parmi les épreuves de province : c'est le Grand Prix de Roubaix, qui a été comme le corollaire des grandes épreuves classiques. Créée en 1895, cette course eut pour lauréats successifs Banker, Morin, Mercier, Bourrillon, Tommaselli et Jacquelin. Supprimée en 1901, elle vient d'être rétablie avec un grand succès, car à part Meyers souffrant et qui a dû s'abstenir, presque tous les grands coureurs d'Europe s'y trouvèrent réunis.

Le départ de la Course de primes.

Le départ de la Course d'amateurs.

La victoire est revenue au grand favori Ellegaard, qui a ainsi confirmé sa supériorité en gagnant magistralement les trois manches de la finale devant Rutt et Grogna. Quant à Jacquelin et Van den Born, ils avaient été battus dans les demi-finales. Jacquelin s'est consolé en gagnant son match à motocyclettes contre Bathiat. Voilà donc la tradition du Grand Prix de Roubaix reprise de la plus brillante façon.

Ernest Mousset.

Jacquelin, après sa chute en essayant la piste, change la roue de sa motocyclette, avant de se mettre en ligne dans son match contre Bathiat.

Ellegaard, vainqueur du Grand Prix de Roubaix.

La Marche des Chemins de fer & le Challenge de la "Vie au Grand Air"

Le départ de la Marche des Employés de Chemins de fer au pavillon du Touring Club, au Bois de Boulogne.

L'arrivée à Maisons-Laffitte.
Durand franchit le premier le poteau d'arrivée.

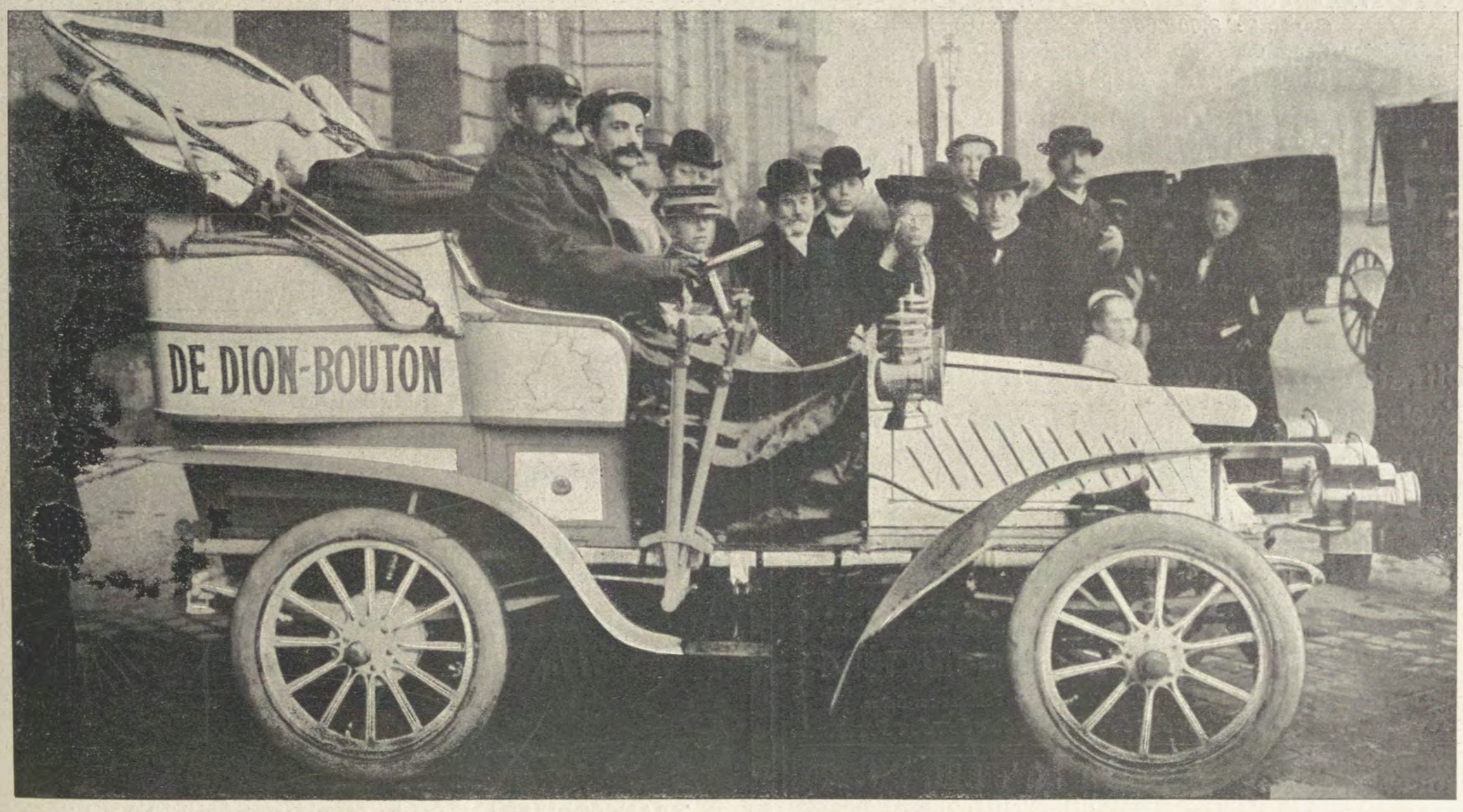
Durand,
des Chemins de fer départementaux,
vainqueur de la marche.

Voici deux braves aiguilleurs, avec leur tenue de service, qui ferment la marche à bonne allure.

Bazin,
de la Compagnie de l'Est,
1er des vétérans.

Organisée par notre confrère le Vélo, *la marche des employés de chemins de fer (Bois de Boulogne à Maisons-Laffitte) a obtenu le plus éclatant succès. Durand, des chemins de fer départementaux, est sorti vainqueur de l'épreuve, battant 340 concurrents. Le challenge offert par la* Vie au Grand Air *à la Compagnie ayant obtenu le meilleur classement est revenu à la Compagnie du Nord.*

Un Circuit Européen-Africain en Automobile

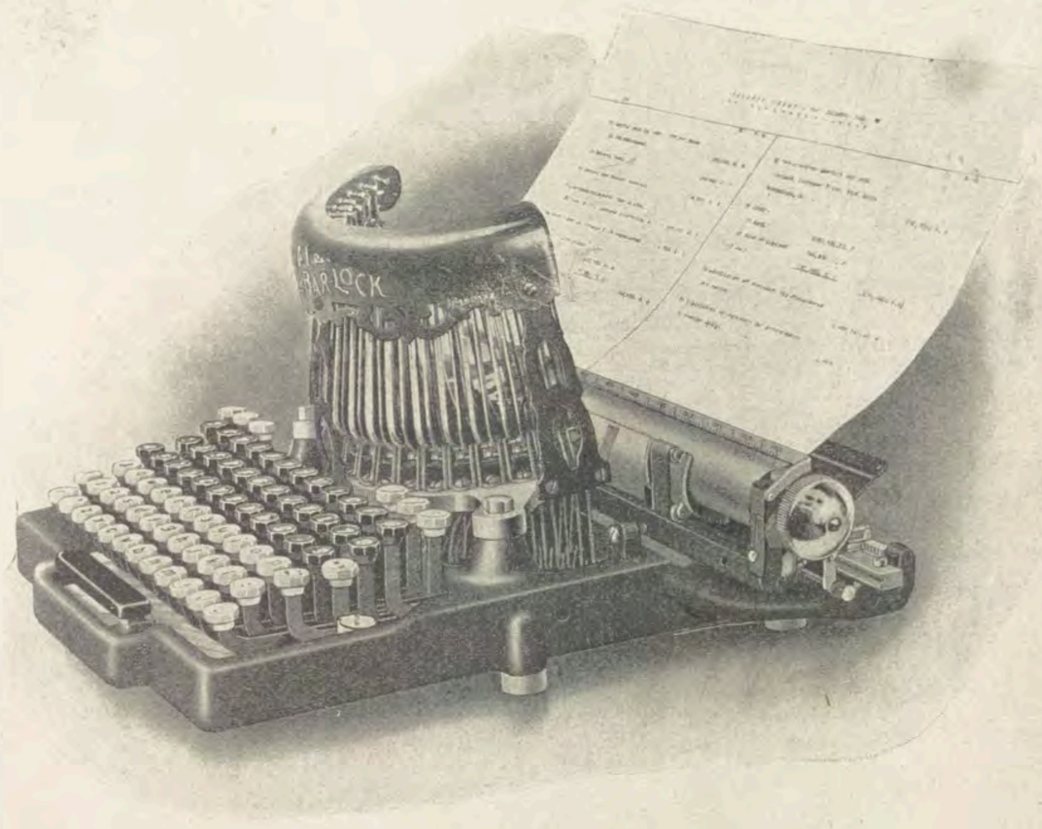


M. Cormier partant sur la voiture de *Dion-Bouton* avec laquelle il va faire le Circuit Européen-Africain.

A l'instar des années précédentes, Cormier vient de partir faire son tour d'Europe. Il y a deux ans, Cormier fit le tour de France sur la 8-chevaux de Dion-Bouton, *soit 3.250 kil.; l'année dernière, ce fut l'Europe centrale, soit 4.500 kil., avec la Populaire 6-chevaux et enfin, cette année, c'est le nord de l'Afrique et l'Europe du sud et du centre, un Circuit Européen-Africain de 6.250 kil., avec la nouvelle 10-chevaux, 2 cylindres* de Dion-Bouton.

Machine à Écrire COLUMBIA BAR=LOCK

Nouveaux Modèles mis en vente à New-York en Septembre 1903



N° 10. — Commercial
N° 11. — Administratif
N° 11. — Spéciaux

à Chariots de 45 et 55 centimètres de largeur.

Dernière Création de la Maison :

THE ROYAL WRITES IN SIGHT.
BAR-LOCK

ÉCRITURE
entièrement et constamment
VISIBLE

Depuis les deux dernières années, la

la BAR-LOCK

a atteint le plus gros nombre de vente de machines. Ce succès est dû à sa forte et solide construction, à sa manipulation simple et pratique.

TRAVAUX = COPIES
Fournitures et entretien pour toutes machines.

Nouvelle Direction : F. RUBSAM Agent général
PARIS — 38 bis, Rue Vivienne — PARIS
TÉLÉPHONE 320-57

A CLAVIER SIMPLE
A ÉCRITURE VISIBLE
A 90 CARACTÈRES

Société Anonyme des **Plaques et Papiers Photographiques**

A. LUMIÈRE & SES FILS

Capital : 3.000.000

Usines à Vapeur : R. St-Victor, Cours Gambetta, R. St-Maurice et R. des Tournelles

LYON-MONPLAISIR

Plaques sèches au Gélatino-Bromure d'Argent

ÉTIQUETTES JAUNES — Plaques rapides
ÉTIQUETTES BLEUES — Plaques extra-rapides préparées pour les Vues instantanées et les Portraits.
ÉTIQUETTES ROUGES — Plaques lentes pour Positives

Plaques sèches Orthochromatiques au Gélatino-Bromure d'argent
SÉRIE A. Plaques sensibles au jaune et au vert. — SÉRIE B. Plaques sensibles au jaune et au rouge.

Plaques sèches Panchromatiques au Gélatino-Bromure d'argent
Sensibles au rouge, au jaune et au vert.

Plaques sèches Anti-Halo au Gélatino-Bromure d'argent

Plaques sèches au Gélatino-Bromure d'argent. Spéciales pour la **Radiographie**

Papiers au Citrate d'Argent *pr l'obtention d'épreuves positives par Noircissement direct*
PAPIER BRILLANT et PAPIER MAT

Papiers pour Développement au Gélatino-Bromure d'argent
MARQUE A : Pour l'obtention des Positives au Châssis-Presse. — MARQUE B : Pour Agrandissements. — MARQUE C : A Surface brillante. — MARQUE F : Papier mat « Porcelaine ».

CARTES POSTALES au Citrate d'argent et au Gélatino-Bromure d'argent

Développateurs *DIAMIDOPHÉNOL.* — Diamidorésorcine. — Hydramine — Paramidophénol. — Acide pyrogallique et Acétone.

SULFITES de SOUDE CRISTALLISÉ et ANHYDRE
PHOSPHATE TRIBASIQUE DE SOUDE
NOUVEAU FIXATEUR (Hyposulfite de Soude, Acide et Anhydre)

NOUVEL AFFAIBLISSEUR AUX SELS DE PEROXYDE DE CÉRIUM (en une seule solution)
RENFORÇATEUR A L'IODURE MERCURIQUE et au SULFITE DE SOUDE (en une seule solution)

PHOTODOSES LUMIÈRE (1) Produits purs comprimés pour les divers usages photographiques.

CINÉMATOGRAPHE de MM. Auguste & Louis LUMIÈRE

(1) Les Photodoses Lumière sont préparées par la Société des Produits Chimiques de Fontaine-sur-Saône.

Eug. PIROU

Photographe des Célébrités contemporaines
5, Boulevard Saint-Germain, 5
HOTEL PRIVÉ — Téléphone : 808-83

Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielle instantanément,** *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*

NOTA. — **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

Société Anonyme des Automobiles

MOTOBLOC

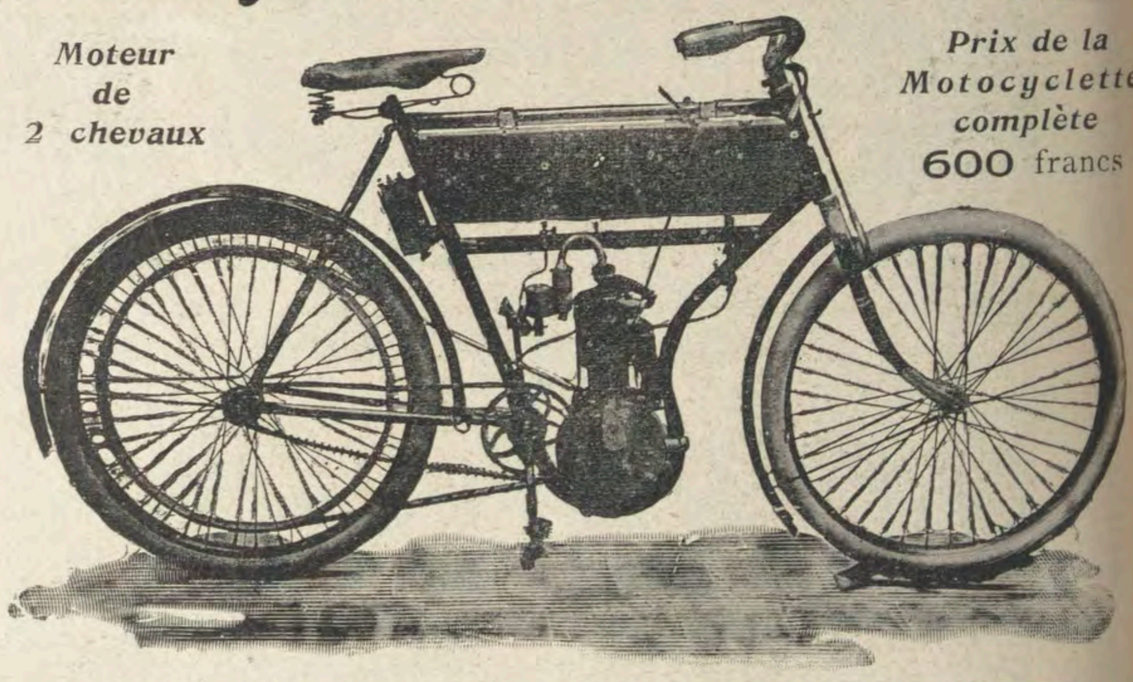
Châssis 1903
10 Chevaux — 2 Cylindres
6000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tou

102, Rue des Vivants, 102
BORDEAUX-LA BASTIDE

Motocyclette "Henri Popp"

Moteur de 2 chevaux



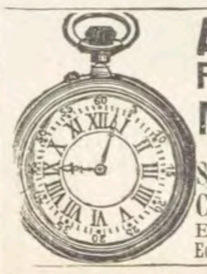
Prix de la Motocyclette complète
600 francs

TRANSFORMATION DE BICYCLETTE EN MOTOCYCLETTE
Pièces nécessaires comprenant Moteur Henri POPP, 2 chx, avec tous ses accessoires
Prix : 300 francs

Société Henri POPP & Cie, 26, rue Vignon, PARIS

Sports — Librairie — Tous les livres de **Sports**

Demander à notre **Sportive**



A LA TOUR EIFFEL
Fabrique d'Horlogerie soignée
Mon G. VOUILLARMET
(Inventeur breveté)
Spécialité de Montres pour automobile, Chronographe, Compteur de Sport, etc.
Envoi *gratis* et *franco* des Catalogues illustrés
Ecrire à Mme Vve G. VOUILLARMET, à BESANÇON (Doubs)

Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard, Paris. — L. BOUCHARDEAU, directeur.

Le Gérant : JARRIGE.